



**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 23 JANUARI 2017**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 23 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

INTERPELLATIE EN MONDELINGE VRAAG	7
Interpellatie van de heer Bruno De Lille	7
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de heraanleg van de Havenlaan".	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	7
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het ontwerp voor de heraanleg van de Havenlaan".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	10
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) De heer Fabian Maingain (DéFI) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Pascal Smet, minister De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
MONDELINGE VRAAG	17
Mondelinge vraag van de heer Stefan Cornelis	17
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het parkeerbeleid voor huisartsen op huisbezoek".	

SOMMAIRE

INTERPELLATION ET QUESTION ORALE	7
Interpellation de M. Bruno De Lille	7
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le réaménagement de l'avenue du Port".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	7
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le projet de réaménagement de l'avenue du Port".	
Discussion conjointe – Orateurs :	10
Mme Céline Delforge (Ecolo) M. Fabian Maingain (DéFI) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Pascal Smet, ministre M. Bruno De Lille (Groen) M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
QUESTION ORALE	17
Question orale de M. Stefan Cornelis	17
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".	

INTERPELLATIES	20	INTERPELLATIONS	20
Interpellatie van mevrouw Cielkje Van Achter tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de brand in de Rogiertunnel".	20	Interpellation de Mme Cielkje 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'incendie dans le tunnel Rogier".	20
Toegevoegde interpellatie van de heer Vincent De Wolf, betreffende "de brand in de Rogiertunnel".	20	Interpellation jointe de M. Vincent De Wolf, concernant "l'incendie dans le tunnel Rogier".	20
Samengevoegde bespreking – Sprekers: De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA) De heer Vincent De Wolf (MR)	22	Discussion conjointe – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre Mme Cielkje Van Achter (N-VA) M. Vincent De Wolf (MR)	22
MONDELINGE VRAGEN	28	QUESTIONS ORALES	28
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".	28	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".	28
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 "de herinrichting van de hoogstad en de gevolgen ervan voor de commerciële ontwikkeling van de as Louiza/Naamse Poort".	31	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 "le réaménagement du haut de la ville et ses implications sur le développement commercial de l'axe Louise/Namur".	31
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	35	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	35

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

betreffende "de zwendel vanwege personeelsleden van de interventiedienst van de MIVB in de Brusselse metro".

Mondelinge vraag van mevrouw Brigitte Grouwels 38

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

betreffende "de uitvoering van een informatieverslag van de Senaat betreffende de samenwerking tussen de gewesten en de federale overheid om te komen tot een sterker openbaar vervoer".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 40

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

betreffende "de beveiliging van de toegangswegen in de premetrostations van de Noord/Zuidas".

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany, 40

betreffende "het binnendringen van een wagen in het station Lemonnier en de beveiliging van de toegangstrechters van de premetro".

Mondelinge vraag van mevrouw Brigitte Grouwels 44

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

betreffende "de taxibussen van de MIVB".

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

concernant "le racket opéré par des agents du service d'intervention de la STIB dans le métro bruxellois".

Question orale de Mme Brigitte Grouwels 38

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 œuvre du rapport d'information du Sénat sur la collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer des transports publics mieux intégrés".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 40

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

concernant "la sécurisation des voies d'accès dans les stations de prémetro de l'axe nord-sud"

Question orale jointe de M. Pierre Kompany, 40

concernant "l'intrusion d'une voiture dans la station Lemonnier et la sécurisation des trémies d'accès du prémetro".

Question orale de Mme Brigitte Grouwels 44

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

concernant "les taxibus de la STIB".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	47	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	47
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 testen met hybride bussen door de MIVB".		concernant "l'essai de bus hybrides par la STIB".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	49	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	49
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 heraanleg van het Dumonplein in Sint-Pieters-Woluwe".		concernant "le réaménagement de la place Dumon sise à Woluwe-Saint-Pierre".	

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

INTERPELLATIE EN MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellatie van de heer De Lille en de mondelinge vraag van de heer Van Goidsenhoven.

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 heraanleg van de Havenlaan".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het ontwerp voor de heraanleg van de Havenlaan".

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord voor zijn interpellatie.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het advies van de overlegcommissie van de stad Brussel betekent een nieuwe stap in het dossier voor de heraanleg van de Havenlaan. Volgens de pers zou het om een meerderheidsadvies gaan van citydev.brussels en Brussel Stedelijke Ontwikkeling (BSO).

Nog volgens de pers adviseert de overlegcommissie dat er over de volledige lengte van de Havenlaan twee keer twee rijvakken moeten komen, dus ook al vanaf de Sainctelettebrug. De rijvakken moeten breed genoeg zijn, zodat het

INTERPELLATION ET QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. De Lille et la question orale de M. Van Goidsenhoven.

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 réaménagement de l'avenue du Port".

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

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

M. le président.- La parole est à M. De Lille pour son interpellation.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *L'avis de la commission de concertation de la Ville de Bruxelles donnant la priorité à la circulation automobile et aux camions pour le réaménagement de l'avenue du Port est étonnant, d'autant que d'après la presse, il aurait surtout été inspiré par deux institutions publiques régionales, à savoir citydev.brussels et Bruxelles Développement urbain (BDU).*

Fin mai, lorsque vous avez présenté le projet de réaménagement dans cette commission, vous aviez

zwaar vrachtvervoer comfortabel kan rijden. Er moet in een vijfde rijstrook vanaf het Redersplein worden voorzien om een afslag naar de bedrijven mogelijk te maken en er moeten parkeerplaatsen komen tussen de bomen, eventueel ten nadele van het fietspad aan de kant van Tour & Taxis.

Eind mei hebt u het project in deze commissie voorgesteld. U zei toen dat u aandachtig naar de standpunten van de bewoners en anderen hebt geluisterd. U hebt toen andere accenten gelegd dan die in het advies van de overlegcommissie. Bovendien is dat advies vooral ingegeven door twee gewestelijke overheidsinstellingen, namelijk citydev.brussels en BSO. Opmerkelijk is de prioriteit die het autoverkeer en het vrachtvervoer krijgen.

Het Iris 2-plan, dat sinds enige tijd kracht van wet heeft gekregen, gaat voor een vermindering van de autodruk met 20%. Uw mobiliteitsplannen en aankondigingen vertrekken ook van het verminderen van de autodruk. Er is het principe om voorrang te geven aan het openbaar vervoer, aan het fietsen en aan het stappen. Totaal in tegenstelling met het gewestelijk beleid geven citydev.brussels en BSO een advies dat de fietsers vraagt plaats te maken voor parkeerplaatsen en dat het zwaar vrachtvervoer in het centrum van Brussel bevoordeelt. Het is onbegrijpelijk hoe twee gewestelijke instellingen kunnen ingaan tegen het mobiliteitsbeleid dat het gewest al enige jaren voert.

Was u op de hoogte van de standpunten van de twee gewestelijke instellingen? Is het voorgestelde project doorgesproken met de verschillende actoren en in het bijzonder met citydev.brussels en Brussel Stedelijke Ontwikkeling? Hadden zij zaken beloofd, waarover onenigheid bestond?

In het voorgestelde project over de Havenlaan, noch in het advies wordt aandacht besteed aan oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers. Ik denk hierbij vooral aan de oversteek van de Picardstraat, waar de brug over het kanaal wordt gepland. Welke maatregelen zult u nemen om de voetgangers en fietsers een veilige oversteek te waarborgen?

Ik ben zeer benieuwd naar het antwoord van de minister. Ofwel is er een probleem met onze instellingen, ofwel is de minister van

insisté sur d'autres aspects et parlé de l'attention portée aux avis des habitants, notamment. Par ailleurs, vos plans de mobilité ont pour point de départ la diminution de la pression automobile, conformément aux objectifs du Plan Iris 2, et donnent la priorité aux transports publics, aux vélos et aux piétons.

En demandant aux cyclistes de faire de la place pour des emplacements de parking et en privilégiant le transport par camions au centre de Bruxelles, l'avis de citydev.brussels et de BDU est en contradiction avec la politique de la mobilité menée par la Région depuis des années. Ces agissements sont incompréhensibles de la part de deux institutions régionales.

Étiez-vous au courant des opinions de ces deux institutions ? Le projet présenté a-t-il été discuté avec les différents acteurs, et en particulier avec elles ? Avaient-elles fait des promesses à propos desquelles il y avait des désaccords ?

Ni le projet présenté ni l'avis ne sont attentifs aux traversées pour les piétons et pour les vélos. Quelles mesures prendrez-vous pour garantir leur sécurité ?

Je suis curieux d'entendre la réponse du ministre. Soit il y a un problème avec ces institutions, soit le ministre a changé de politique de la mobilité, ce que je n'espère pas.

mobiliteitsbeleid veranderd, wat ik niet hoop.

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord voor zijn mondelinge vraag.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *De voorbije jaren werden al meerdere projecten voor deze drukke verkeersader afgewezen. Mevrouw Grouwels heeft destijds als minister zelfs een werf moeten annuleren en de betrokken onderneming een schadevergoeding moeten uitbetalen. Ondertussen is er jammer genoeg nog steeds niets gebeurd.*

De meeste ondernemingen in de Havenlaan konden zich niet vinden in het plan dat u in september hebt aangekondigd. Dat plan voorzag in een fietspad in beide richtingen, de beperking van het aantal parkeerplaatsen en de vorming van een flessenhals tussen de Picardstraat en het Saincteletteplein. De onderverdeling van de laan en de stroken voor zwakke weggebruikers kunnen de files nog doen toenemen en de economische activiteiten in het gedrang brengen.

Er dreigen ook onveilige situaties voor fietsers te ontstaan aan de in- en uitgangen van de havenondernemingen. Als er minder parkeergelegenheid is, zal het verkeer toenemen. Een havenproject zoals het bouwmaterialendorp kan moeilijk overleven zonder licht en zwaar wegvervoer. Zelfs voor een particulier die met verbouwingen bezig is, zou het lastig zijn om zich te komen bevoorraden.

Door beperkingen op te leggen aan het verkeer op de Havenlaan zullen er extra verplaatsingen nodig zijn. De betoncentrales aan het Vergotedok dreigen daardoor klanten te verliezen.

De Haven van Brussel wijst ook op de rol die TIR zou kunnen spelen als verdeelcentrum. Door de heraanleg van de Havenlaan zouden vrachtwagens het TIR-centrum niet tijdig kunnen bereiken.

Het project leidt tot negatieve reacties, zowel van omwonenden als van de ondernemingen in het gebied rondom de Havenlaan. Op 30 november 2016 werd het advies na een vierde overlegvergadering uitgesteld.

Heeft men het project voor de heraanleg van de

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven pour sa question orale.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je reviens avec une interpellation déposée il y a bien longtemps et transformée depuis lors en question orale.

Plusieurs projets élaborés pour cette artère, où la circulation automobile est intense, ont été repoussés au fil des ans. Déjà, Mme Grouwels a dû annuler le chantier prévu pour cette avenue, donnant lieu à une indemnisation de l'entrepreneur désigné.

Hormis des frais d'indemnisation, le projet n'a nullement progressé, ce qui est fort regrettable.

Le plan que vous-même avez présenté l'année dernière au mois de septembre n'a manifestement pas réussi à recueillir l'adhésion de la majorité des entreprises installées le long de cette artère.

Ce plan a notamment pour effet de réduire le nombre de places de stationnement, de créer un goulet d'étranglement entre la rue Picard et la place Sainctelette. Il prévoit également l'implantation de pistes cyclables bidirectionnelles sur la partie de l'avenue où sont situées la plupart des entreprises.

La redistribution de l'assiette de cette avenue entre les différents modes de déplacement est susceptible d'augmenter le nombre d'embouteillages dans la zone et, partant, de mettre en danger la pérennité des activités économiques.

En outre, elle risque de créer des zones d'insécurité pour les cyclistes aux abords des accès aux entreprises portuaires, et de réduire les possibilités de stationnement dans une zone en plein essor, entraînant inévitablement un trafic plus soutenu de véhicules légers et lourds se rendant aux installations portuaires, aux entrepôts TIR ou sur le site de Tour & Taxis.

On imagine mal qu'un projet défendu par le port, comme celui de la Maison de la construction, puisse survivre sans le transport routier léger ou lourd. Non seulement une grande partie des approvisionnements s'effectue par la route, mais

Havenlaan na de reacties herzien of rekening gehouden met de opmerkingen van de bewoners, betrokken gemeenten en ondernemingen?

Werden de commentaren en voorstellen uit het gedetailleerde document van de Haven van Brussel grondig geanalyseerd?

même le particulier qui souhaite étendre son habitation ne peut s'approvisionner en briques, ciment ou autres matériaux que s'il peut accéder au Village de la construction avec un véhicule.

En apportant des restrictions aux possibilités de circuler avec facilité sur l'avenue du Port, les centrales à béton installées au square Vergote risquent de voir leur activité compromise, vu les temps de déplacement supplémentaires qui seraient nécessaires à la suite d'une dégradation des conditions de déplacement dans la zone de l'avenue du Port.

Le Port fait aussi allusion au rôle que peut jouer le centre TIR, dont une partie deviendrait un centre de distribution urbaine, les fameux CDU. L'aménagement prévu à l'avenue du Port risque de compromettre la viabilité de ce CDU, les camions ne pouvant accéder dans des délais raisonnables au centre TIR.

Le projet donne lieu à des réactions défavorables, non seulement des riverains, mais aussi des entreprises installées dans la zone de l'avenue du Port. C'est ainsi qu'en date du 30 novembre 2016, le projet d'aménagement de l'avenue du Port a reçu, lors de la quatrième réunion de concertation, un report de l'avis à une date ultérieure.

En conséquence, j'ai deux questions très précises auxquelles, je l'espère, vous aurez l'occasion de répondre.

Tout d'abord, le projet d'aménagement de l'axe de l'avenue du Port donnant lieu à différentes réactions défavorables à son exécution telle que présentée par le gouvernement a-t-il fait l'objet d'une révision en ayant tenu compte des remarques formulées par les riverains, les communes concernées et les entreprises installées le long de l'avenue du Port ?

Ensuite, les commentaires et propositions, présentés dans un document très détaillé préparé par la communauté portuaire bruxelloise, ont-ils fait l'objet d'une analyse minutieuse ?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Discussion conjointe

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik heb niet de indruk dat de heraanleg van de Havenlaan aansluit bij de gewestelijke doelstellingen inzake mobiliteit. Kunt u de rol en de standpunten van de gewestelijke administraties toelichten?*

Het is niet de eerste keer dat de overheid problematische keuzes maakt. Enerzijds wordt het idee van een tramlijn naar Tour & Taxis opgegeven, anderzijds wordt er niets gedaan om het auto- en vrachtwagenverkeer te beperken. Dat is nadelig voor zwakke weggebruikers.

Waarom is het in dit gewest niet mogelijk om praktische maatregelen te nemen die in overeenstemming zijn met de beleidskeuzes die werden gemaakt? Zit het probleem bij de regering of bij een administratie die die beleidskeuzes niet wil uitvoeren? We hebben te maken met een algemeen probleem. De omgeving van de Havenlaan is van groot belang voor de ontwikkeling van Brussel. Bij de heraanleg krijgt koning auto echter weer voorrang en wordt het idee van een tramlijn volledig opgegeven.

Hoe verklaart u dat gebrek aan samenhang? Ligt het aan u, of aan de administratie? We kunnen immers in geen geval zeggen dat dit project aansluit bij de gewestelijke doelstellingen.

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).- *In tegenstelling tot wat Ecolo en Groen beweren, is de heraanleg van de Havenlaan niet in strijd met de doelstellingen van het gewest. Met twee ruime, beveiligde fietspaden komt er meer plaats voor zachte weggebruikers. Als we echter de havenindustrie willen bewaren, zoals met het Kanaalplan wordt beoogd, moet die kunnen worden bevoorradt via de weg. Ik blijf weliswaar pleiten voor een maximaal gebruik van goederentransport via het kanaal, maar dat neemt*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je me pose les mêmes questions que M. De Lille. On n'a pas vraiment l'impression que ce réaménagement s'inscrit dans la philosophie et les objectifs régionaux en termes de mobilité. Quel sont les rôles et les positions tenues par les administrations régionales, qui a priori devraient s'inscrire dans lesdits objectifs ?

Ce n'est pas la première fois que des choix pratiques posent question. D'une part, tout cela se renforce du fait qu'on abandonne l'idée de faire venir un tram à Tour & Taxis - ce qui serait pourtant une évidence pour un quartier en pleine expansion - et, d'autre part, on continue à garantir avant tout un flux automobile et routier important, avec éventuellement une moindre place pour les modes de déplacement doux.

Comment se fait-il que, dans cette Région, on ne soit pas capable de réaliser des aménagements en concordance avec les discours et les choix politiques ? Le problème vient-il du gouvernement, ou d'une administration qui n'intègre pas une série de choix ? C'est un problème global, puisque ce quartier est une réserve importante pour le développement de Bruxelles, en termes de logement comme d'activité économique et culturelle, voire de pôle d'emploi.

Or, on constate qu'on est dans le tout à la voiture et qu'on abandonne complètement le tram, c'est une sorte d'exploit en son genre. Il y a quelques soucis de cohérence et c'est soit entre vos mains, soit entre celles de l'administration, soit les deux. J'aimerais comprendre d'où vient le problème, car on ne peut en aucun cas dire que ce projet correspond aux objectifs régionaux.

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Ce projet ne va pas à l'encontre des objectifs de la Région, comme le laisse entendre le groupe Ecolo-Groen. Une plus grande place est réservée à la mobilité douce, notamment grâce à deux grandes pistes cyclables extrêmement bien protégées. Par contre, si nous voulons vraiment maintenir, comme le prévoit le Plan canal, un pôle industriel important annexé au port, il est nécessaire de permettre au transport routier d'y accéder. Je continue évidemment à plaider pour la maximisation du transport fluvial. Il

niet weg dat heel wat bedrijven toegangswegen nodig hebben voor hun vrachtvervoer.

Het gewest heeft de keuze gemaakt om de omgeving van de Havenlaan economisch te ontwikkelen. Andere ontwikkelingen moeten niet tegengehouden worden, maar de economische toekomst moet worden verzekerd. Er zal trouwens ook een tram moeten komen omdat er aan de overkant veel woningen worden gebouwd. De wegcapaciteit moet voldoende blijven, onder meer ten behoeve van het vrachtverkeer.

Ik ben het dus helemaal oneens met mevrouw Delforge. Moeten er geen verbeteringen worden aangebracht aan het huidige project, dat een gunstig maar voorwaardelijk advies heeft gekregen van de stad Brussel? Ik bedoel meer bepaald met betrekking tot wegtransport en de plaats voor vrachtwagens. Op welke punten wordt het project eventueel bijgestuurd? Hoe worden die wijzigingen gemotiveerd?

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dit dossier loopt al heel lang: sinds de vorige regeerperiode, of langer nog, maken we geen vooruitgang. Zoals bij de meeste dossiers moeten we ver in de tijd teruggaan om te zien wat al beslist is. U bent de plannen komen voorstellen. Hoe ver staat de procedure? Welke timing heeft u voor ogen? Zullen we tijdens deze regeerperiode nog vooruitgang boeken?

Bij de ontsluiting van Tour & Taxis is er nog een belangrijk aspect waarmee we rekening moeten

n'empêche que cette zone héberge un certain nombre d'entreprises qui ont encore besoin du développement routier et plus spécifiquement de voies d'accès pour les camions.

Personnellement, je m'inquiète surtout des entraves éventuelles que le projet pourrait poser à l'activité économique de cette zone. La Région a fait un choix de fonction pour cette zone, qui est celle de l'installation d'un bassin économique. Il ne faut évidemment pas fermer la porte à d'autres développements, mais le réaménagement de l'avenue du Port doit assurer l'avenir de ce pôle industriel.

Il sera d'ailleurs nécessaire d'y amener le tram, puisqu'un certain nombre de projets de logements importants sont en cours de construction en face. Il faut donc pouvoir conserver un axe de circulation, notamment pour les camions.

Mes remarques vont donc dans la direction opposée à celle de Mme Delforge. Ne faut-il pas apporter des corrections au projet actuellement soumis qui a reçu un avis favorable mais conditionnel de la Ville de Bruxelles concernant, notamment, le transport routier et la place qui sera accordée aux camions ?

Maintenant que la commission de concertation a eu lieu, et compte tenu des avis remis par différentes institutions et niveaux de pouvoir, le vrai débat porte sur la question de savoir si des modifications seront apportées au projet initial. Dans l'affirmative, quelles sont-elles et comment se justifient-elles ?

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Ce dossier stagne depuis la législature précédente, voire avant. Où la procédure en est-elle ? Quel est votre calendrier ?*

Pour la desserte de Tour & Taxis, y aura-t-il un tram ?

houden: zal er een tram komen? We moeten ons hoeden voor beslissingen die achteraf niet de juiste blijken te zijn.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Omdat er in het Brussels Gewest zoveel betrokken partijen zijn, is het moeilijk om op het vlak van mobiliteit en openbare werken vooruitgang te boeken. Lang niet alle betrokkenen zijn op de hoogte van het dossier, terwijl er voor alle plannen van het gewest berekeningen en modellen bestaan.*

De burger is het beu dat de diverse beleidsniveaus steeds weer de hete aardappel naar elkaar doorspelen. We moeten in Brussel dringend beginnen samen te werken.

De regering keurde het voorontwerp voor de heraanleg van de Havenlaan in maart 2016 goed. Het werd in de commissie en aan de pers voorgesteld.

(verder in het Nederlands)

U vroeg naar de stand van zaken van het dossier van de Havenlaan: het openbaar onderzoek werd uitgevoerd en het project is uitgewerkt. De haven en de havengemeenschap werden daarbij betrokken. Ik was zelf aanwezig bij deze vruchtbare vergadering in Watermaal-Bosvoorde.

(verder in het Frans)

Het plan dat minister-president Vervoort voorstelde, zal de economische activiteit aan de Havenlaan niet verstoren.

Momenteel kunnen we de Havenlaan opsplitsen in drie zones. Het is de bedoeling dat ze een stedenbouwkundig geheel met uiteenlopende functies gaat vormen. Ik streef er sinds 2005 naar om daar een park aan te leggen en er zowel stedelijke als industriële activiteiten onder te brengen. Ik hoop dat dat park er tijdens deze regeerperiode eindelijk komt.

De plannen werden opgesteld in overleg met de betrokken partijen.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Mme Delforge, il est difficile de faire évoluer les choses en Région bruxelloise, surtout dans les domaines de la mobilité et des travaux publics. La raison en est que les acteurs sont trop nombreux. Si tous ceux qui sont autour de la table connaissaient les dossiers, nous pourrions peut-être progresser, mais le fait est que ce n'est pas le cas. Souvent, ils racontent n'importe quoi, comme le fait Trump, en dehors de la réalité et des chiffres. Or, tous nos projets sont chiffrés et modélisés.

La population en a assez d'entendre les acteurs politiques se défaire sur les autres niveaux de pouvoir. Il est temps qu'en Région bruxelloise, nous portions des projets ensemble.

En mars 2016, le gouvernement a unanimement approuvé l'avant-projet de réaménagement de l'avenue du Port. Je l'ai présenté en commission et je l'ai annoncé, avec M. Vervoort, à la presse et à la population en présence du maître-architecte.

(poursuivant en néerlandais)

En ce qui concerne l'état du dossier, l'enquête publique a été réalisée et le projet a été élaboré. Le Port et la communauté portuaire ont été impliqués dans le processus.

(poursuivant en français)

M. Van Goidsenhoven, le projet présenté par M. Vervoort ne gêne en rien l'activité économique présente sur une partie de l'avenue du Port, laquelle peut être divisée en trois zones : entre la place Saintelette et la rue Picard, entre la rue Picard et le pont des Armateurs, ainsi qu'au-delà du pont des Armateurs.

L'avenue du Port doit devenir un axe cohérent sur le plan urbanistique, mais avec des fonctions différentes. Le premier tronçon accueillera des projets de logements et de parcs. En 2005-2006, déjà, je me suis battu pour modifier l'affectation de

(verder in het Nederlands)

Er is een openbaar onderzoek geweest en de overlegcommissie heeft een advies gegeven. De minister-president en ik zijn het advies nu aan het analyseren. De komende weken wordt er een vergunning voor de heraanleg van de Havenlaan uitgereikt. Daarbij houden we uiteraard rekening met het regeeringsbeleid. Ik herhaal het nogmaals: in maart 2016 heeft de regering daarover een beslissing genomen.

De vragen die werden gesteld tijdens het openbaar onderzoek werden beantwoord. Nu komt het erop aan het beste project te kiezen, zodat we eindelijk, na twintig jaar gepraat, kunnen overgaan tot de heraanleg van de Havenlaan.

Ter zijde, mijnheer De Lille, toen u met mevrouw Grouwels in de regering zat, werd beslist tweemaal twee rijvakken over de hele lengte aan te leggen, met nog een busbaan erbij. Alles werd toen nog veel breder gepland.

Ik wil nog preciseren dat de Havenlaan een interwijkenweg is. Dat wil zeggen dat hij het lokale en het bovenlokale verkeer, het verkeer tussen de wijken dus, moet verzekeren. De Havenlaan is dus geen invalsweg.

(verder in het Frans)

De Havenlaan is een weg die wijken met elkaar verbindt, wat nog iets anders is dan een stadsautosnelweg. De Groendreef is een invalsweg, in tegenstelling tot de Havenlaan.

Van bij het begin was de toegankelijkheid van de Havenlaan voor bedrijven een van de voorwaarden. De zone tussen de Claessensstraat en het Redersplein is een industriezone, die tussen de Picardstraat en de Sainteletteplein heeft een stedelijke functie: er komen woningen en kantoren. Uiteraard heeft dat invloed op de aanleg van toegangswegen.

Alle opmerkingen worden momenteel onderzocht. Hopelijk verstrekt de regering in de loop van de komende weken de vergunning voor de werken. Dan kan ik een besluit nemen en kunnen ze starten.

cette zone, y créer un parc et y développer des activités urbaines et industrielles. J'ai gagné mon combat et j'espère que sous la présente législature, nous pourrons réaliser ce parc.

Les plans ont été élaborés en concertation avec tous les acteurs concernés.

(poursuivant en néerlandais)

Il y a eu une enquête publique et la commission de concertation a remis un avis, que le ministre-président et moi-même sommes en train d'analyser. Un permis pour le réaménagement de l'avenue du Port sera délivré dans les prochaines semaines et il tiendra compte de la politique du gouvernement. Pour rappel, le gouvernement a pris une décision à ce propos en mars 2016.

Il a été répondu aux questions posées lors de l'enquête publique. Maintenant, il faut choisir le meilleur projet afin de pouvoir procéder enfin au réaménagement de l'avenue du Port après 20 ans de bavardages.

M. De Lille, lorsque Mme Grouwels et vous étiez dans le gouvernement, il avait été décidé d'aménager deux fois deux bandes de circulation plus une bande de bus sur toute la longueur de l'avenue. Tout était plus large.

Je voudrais encore préciser que l'avenue du Port n'est pas une artère de pénétration.

(poursuivant en français)

Au niveau de la ville, il s'agit d'une voie interquartier et non d'une autoroute urbaine. Le statut est différent. L'Allée Verte est un axe d'entrée dans la ville, contrairement à l'avenue du Port.

La condition de faisabilité de ce plan, même à son stade initial, prévoyait le maintien de l'accès aux entreprises. C'était le point de départ de la réflexion. Il faut opérer une distinction entre la zone comprise entre la rue Claessens et la place des Armateurs, qui est une zone à vocation industrielle, et la zone s'étendant entre la rue Picard et la place Saintelette, qui a une fonction plus urbaine, de logements et bureaux. Ces fonctions influencent évidemment les façons d'envisager les voies d'accès et les aménagements.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is niet nodig om te stellen dat Groen dit of een ander plan heeft verdedigd. Het vorige plan of dat daarvoor was door u opgemaakt en het was geen goed plan. Groen heeft zich daar toen tegen verzet. Ik heb daarvoor genoeg verwijten gekregen van toenmalig minister Grouwels. Het heeft geen zin om die geschiedenis op te rakelen. We moeten kijken naar wat er nu op tafel ligt. Groen heeft een aantal opmerkingen bij dat plan, maar kan ermee leven. Zo vinden we het jammer dat de tram er niet komt, maar we zijn blij met het brede fietspad, de plaats voor het openbaar vervoer enzovoort.

U stelt dat alle berekeningen zijn gemaakt en dat veel mensen eigenlijk niet weten waarover ze praten. U laat het achterste van uw tong niet zien, maar ik denk dat u vandaag zegt dat u het plan niet zult aanpassen en dat er geen extra parkeerplaatsen en extra ruimte voor het zwaar vrachtvervoer zullen komen. Dat is niet nodig, want de berekeningen zijn gemaakt. De bedrijven die toegankelijk moeten zijn, zijn dat. Of bent u wel plan om nog parkeerplaatsen aan te leggen?

De heer Pascal Smet, minister.- U moet me geen woorden in de mond leggen. We onderzoeken alle opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek werden gemaakt. Met pertinente opmerkingen houden we rekening. Momenteel wordt nagegaan welke opmerkingen al dan niet relevant zijn. Daarna zal de vergunning worden uitgereikt.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Er is natuurlijk een verschil tussen het openbaar onderzoek en het advies van de overlegcommissie.

Het plan voorziet in voldoende plaats voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer en ik reken erop dat u het blijft verdedigen. We mogen er niet opnieuw een invalsweg voor zwaar vervoer van maken. Dat is niet nodig. Ik hoop dus dat u bij het

Toutes les remarques formulées sont actuellement analysées et j'espère que le gouvernement délivrera le permis dans les semaines à venir. Nous pourrons prendre ensuite une décision sur cette base afin que ces travaux puissent enfin commencer.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Un plan antérieur qui était le vôtre n'était pas bon, et Groen s'y était opposé à l'époque, ce qui m'avait attiré des reproches de la part de la ministre Grouwels. Mais cela n'a pas de sens de remuer cette histoire. Nous devons regarder ce que nous avons maintenant. Groen a des remarques à propos du plan actuel, mais peut s'en accommoder. Nous regrettons l'absence de tram, mais nous sommes notamment contents de la large piste cyclable et de la place réservée aux transports publics.*

Vous n'avez pas dit le fond de votre pensée, mais je pense que vous avez dit aujourd'hui que vous n'adapterez pas le plan et qu'il n'y aurait pas de places de stationnement supplémentaires ni d'espace en plus pour les camions.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Vous n'avez pas à parler pour moi. Nous étudions toutes les remarques formulées lors de l'enquête publique et actuellement nous examinons lesquelles sont pertinentes afin d'en tenir compte. Le permis sera délivré en suite.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Il y a naturellement une différence entre l'avis de la commission de concertation et l'enquête publique.*

Le plan prévoit suffisamment d'espace pour les cyclistes, les piétons et les transports publics, et j'espère que vous continuerez à le défendre.

Mais il reste un problème : par le biais de la

plan blijft, maar dan nog hebben we een probleem. In die overlegcommissie zijn immers twee overheidsinstellingen vertegenwoordigd die het mobiliteitsbeleid van het gewest kennen en door het mobiliteitsplan zelfs aan een aantal wettelijke voorschriften gebonden zijn, maar toch slagen ze erin een advies te geven dat hier tegenin gaat. Hun advies vertrekt niet van een vermindering van de autodruk met twintig procent en voorrang voor openbaar vervoer en fietsers.

Ze zullen beweren dat er toch rekening gehouden is met fietsers, maar die fase zijn we voorbij. Fietsers en openbaar vervoer krijgen voorrang en elke heraanleg van wegen moet bijdragen tot een vermindering van de autodruk met twintig procent.

Daarom is het onbegrijpelijk dat citydev.brussels en Brussel Stedelijke Ontwikkeling dit advies hebben gegeven. Ik hoop dat de minister bij zijn standpunt blijft, maar dat hij toch eens hartig woordje praat met die instellingen, opdat dit niet meer gebeurt.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Als de Havenlaan niet toegankelijk blijft voor de havenactiviteiten, zullen de bedrijven er wegtrekken.*

Op weekdagen zit het verkeer er in de vooravond vaak vast. Dat is nefast voor bedrijven.

Vrachtwagens die 's ochtends zeer vroeg aankomen, moeten kunnen parkeren. Daar moet u rekening mee houden, gelet op het economische belang van de zone.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *In het meerjarenplan wordt weliswaar geen rekening gehouden met een nieuwe tramlijn, maar over de nieuwe Picardbrug kan eventueel een tram rijden.*

- De incidenten zijn gesloten.

commission de concertation, citydev.brussels et BDU, deux institutions publiques connaissant la politique de la mobilité de la Région et tenues à une série de prescrits légaux par le Plan de mobilité, ont remis un avis qui va à l'encontre de cette politique. C'est incompréhensible. J'espère que le ministre restera fidèle à son point de vue et qu'il dira deux mots à ces institutions pour que cela ne se reproduise plus.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Certes, l'avenue du Port est une voirie interquartier, mais elle doit rester aisément accessible aux différentes activités portuaires si l'on veut éviter que les entreprises quittent la zone.

Durant la semaine, la circulation est souvent bloquée en fin d'après-midi, ce qui est préjudiciable à l'activité économique.

Les camions qui arrivent très tôt le matin, avant l'ouverture des enceintes du port, doivent pouvoir trouver des endroits où se garer. Il est indispensable de prêter attention à ces contraintes, vu les enjeux économiques.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il est vrai que le plan pluriannuel ne tient pas compte du tram mais le nouveau pont, le pont Picard, pourra supporter le passage d'un tram. L'option reste donc possible.

- Les incidents sont clos.

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Cornelis.

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.- De heer Cornelis heeft het woord.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Huisartsen op huisbezoek dienen ongestoord hun werk te kunnen doen. Goede afspraken over parkeren dragen daartoe bij.

Huisartsen kunnen sinds jaar en dag parkeren met een kaart van de Orde der Artsen, gecombineerd met de blauwe parkeerschijf. Tegenwoordig vernemen we dat sommige huisartsen die, ondanks een geldige kaart van de Orde der Artsen, een parkeerschijf en een herkenningsteken van dringend huisbezoek, toch een parkeerboete krijgen van 25 euro.

De gemiddelde prijs van een huisbezoek bedraagt 36,50 euro. In vele gevallen gaat het om het verzorgen van zieke bejaarden aan huis.

Rekening houdend met het feit dat een verplaatsing van en naar de patiënt in het Brusselse verkeer tot een halfuur kan oplopen en het huisbezoek zelf ook vaak een halfuur in beslag neemt, moeten huisbezoeken door artsen eigenlijk bestempeld worden als een sociale activiteit. Elke Brusselaar weet dat de meeste vakmensen niet voor 36,50 euro aan huis komen. Als we ook nog eens parkeerboetes gaan uitschrijven aan artsen op huisbezoek, dan vragen we die mensen eigenlijk om gratis te werken.

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Cornelis.

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.- La parole est à M. Cornelis.

M. Stefan Cornelis (Open Vld) *(en néerlandais).*- *Depuis des années, les médecins généralistes utilisent une carte de l'Ordre des médecins et un disque de stationnement pour pouvoir se garer à l'occasion d'une visite à domicile. Récemment, plusieurs médecins se sont vu infliger une amende de stationnement de 25 euros, alors que ces éléments ainsi que le signe distinctif de la visite d'urgence à domicile étaient visibles sur leur véhicule.*

Sachant que le prix d'une consultation à domicile est de 36,50 euros, qu'il faut compter 30 minutes pour le trajet et 30 minutes pour la consultation, c'est peu cher payé pour une prestation professionnelle à domicile. Si on déduit en plus le coût de l'amende, cela revient pratiquement à du bénévolat !

Le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) prévoit une carte pour les prestataires de soins médicaux urgents au prix de 200 euros par an. La carte destinée aux prestataires de soins médicaux non urgents, tels les vétérinaires, ne coûte en revanche que 75 euros par an.

Les entreprises et les indépendants paient 150 euros pour leur carte de stationnement, soit 25% de moins que pour les médecins.

In het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan is sprake van een parkeerkaart voor verleners van dringende medische zorg. De prijs van die parkeerkaart bedraagt 200 euro per jaar.

Een parkeerkaart voor verleners van niet-dringende medische zorg daarentegen kost slechts 75 euro per jaar. Onder meer dierenartsen kunnen van die kaart gebruikmaken.

Bedrijven en zelfstandigen betalen voor een parkeerkaart 150 euro. Dat is nog steeds een kwart minder dan de prijs die verleners van dringende medische hulp betalen.

Is het zo dat artsen voor een huisbezoek niet langer kunnen parkeren met een kaart van de Orde der Artsen? Zijn de artsen voldoende ingelicht over de gewijzigde regelgeving?

Klopt het dat artsen bijna driemaal zo veel betalen voor een parkeerkaart als een dierenarts en 50 euro meer dan een bedrijf of zelfstandige? Wat is de achterliggende logica?

Huisartsen beperken zich voor hun rondes niet tot het grondgebied van één gemeente. Kunt u bevestigen dat de parkeerkaart, zoals die in het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan is opgenomen, geldig is in alle zones van alle Brusselse gemeenten?

Misschien moet er in samenspraak met de Orde der Artsen een betere regeling uitgewerkt worden voor artsen op huisbezoek. Kan die ook duidelijk gecommuniceerd worden? Dat is ook in het belang van de zieke bejaarden.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Dankzij de recente wijzigingen aan de ordonnantie en de parkeerbesluiten is alles veel overzichtelijker geworden.

Huisdokters en pediaters betalen voortaan slechts 200 euro per jaar voor een vrijstellingskaart, geldig in het hele gewest en alle zones van alle gemeenten. De uitreiking daarvan wordt beheerd door parking.brussels. Deze vrijstellingskaart geeft huisartsen en pediaters een grote

Est-il exact que les médecins ne peuvent plus utiliser la carte délivrée par l'Ordre des médecins pour stationner ? Connaissent-ils la nouvelle réglementation ? Est-il exact que les médecins paient leur carte trois fois plus cher que les vétérinaires et 50 euros plus cher que les indépendants et PME ? Quelle est la logique sous-tendant cette réglementation ?

Les visites des médecins généralistes n'étant pas circonscrites à une seule commune, confirmez-vous que la validité de la carte de stationnement s'étend à toutes les zones des 19 communes ? Ne pourriez-vous élaborer une réglementation plus adaptée pour les visites à domicile, en concertation avec l'Ordre des médecins ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *La situation est beaucoup plus claire grâce aux récentes adaptations de l'ordonnance et aux nouveaux arrêtés pris en matière de stationnement.*

Désormais, les médecins de famille et les pédiatres ne paient que 200 euros par an pour une carte de dérogation délivrée par parking.brussels. Elle est valable sur tout le territoire régional et dans les différentes zones de l'ensemble des communes pour un stationnement de deux heures. En outre, ce coût

bewegingsvrijheid om de noodzakelijke interventies aan huis of op locatie te doen.

We vinden 200 euro geen overdreven hoog bedrag aangezien de betrokken artsen in elke parkeerzone gedurende 2 uur kunnen parkeren. Bovendien kan de kostprijs als een professionele kost worden ingebracht in de belastingen.

De vrijstellingskaart 'medische zorgverlener aan huis' kost slechts 75 euro per jaar omdat ze niet in alle parkeerzones geldig is. In de rode en oranje zones is ze immers niet geldig. Vanwege de beperktere mogelijkheden van die tweede vrijstellingskaart is ze minder duur. Uw stelling dat huisartsen en pediaters driemaal zoveel betalen als thuisverzorgers of dierenartsen klopt dus niet: ze krijgen meer waar voor hun geld, en dat vindt u als liberaal vast een terechte redenering.

Dat voor een bedrijf de professionele vrijstellingskaart goedkoper is aangezien ze slechts 150 euro kost, klopt evenmin. Die kaart is immers slechts geldig binnen een straal van maximaal 150 hectare rondom het bedrijf of de winkel, terwijl de vrijstellingskaart voor dokters en pediaters in heel het gewest geldig is.

Het is niet correct dat de professionele vrijstellingskaart voor bedrijven en zelfstandigen 150 euro per jaar kost, aangezien er progressieve tarieven gehanteerd worden. De kostprijs start van 200 euro voor de eerste vijf vrijstellingskaarten, loopt op tot 300 euro voor de zesde tot de twintigste vrijstellingskaart enzovoort.

Er is dus een logische en werkbare regeling uitgewerkt. Momenteel voeren de gemeenten en parking.brussels de nieuwe regeling uit.

De voorzitter.- De heer Cornelis heeft het woord.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Het oude systeem bestaat dus niet meer.

De heer Pascal Smet, minister.- Het wordt vervangen door het nieuwe systeem.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Is de Orde der Artsen daarvan op de hoogte en heeft ze haar leden ingelicht?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik denk van wel.

est déductible fiscalement à titre de charge professionnelle.

La carte de dérogation pour les "prestataires de soins médicaux à domicile", à 75 euros par an, est moins chère car sa validité est restreinte à certaines zones. Il est donc faux de dire que les médecins paient leur carte plus cher puisqu'ils ont accès à toutes les zones.

Dire que la carte délivrée aux indépendants et aux entreprises est moins chère parce qu'elle ne coûte que 150 euros est tout aussi faux. Sa validité se limite en effet à un rayon de 150ha autour de l'entreprise et ne couvre donc pas toute la Région. En outre, la tarification de cette carte est progressive : de 200 euros pour les cinq premières cartes, le prix passe à 300 euros de la sixième à la vingtième carte.

Cette réglementation logique et efficace est actuellement mise en œuvre par les communes et parking.brussels.

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

M. Stefan Cornelis (Open Vld) (en néerlandais).- *L'ancien système ne s'applique donc plus.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il est remplacé par le nouveau système.*

M. Stefan Cornelis (Open Vld) (en néerlandais).- *L'Ordre des médecins en a-t-il pris connaissance et en a-t-il informé ses membres ?*

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

Ik zal dat nagaan bij parking.brussels.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- U vergelijkt de parkeerkaart van 200 euro met die van 75 euro. Met de kaart van 200 euro kunnen artsen over het hele gewest parkeren. Er zijn echter weinig artsen over het hele gewest operationeel. De kaart van 75 euro kan misschien ook voor hen interessant zijn. Die zouden ze dan enkel gebruiken in het gebied rond hun praktijk.

- *Het incident is gesloten.*

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 brand in de Rogiertunnel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF,

betreffende "de brand in de Rogiertunnel".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Maandagochtend 9 januari, de eerste schooldag van 2017, werden we geconfronteerd met de slechte staat van de Brusselse tunnels en de verkeersellende die het falende onderhoud ervan veroorzaakt.

De plotse sluiting van de Rogiertunnel door brand in een technische ruimte was dit keer de schuldige. Ik vrees evenwel dat het niet het laatste incident

pense. Je vérifierai auprès de parking.brussels.

M. Stefan Cornelis (Open Vld) (en néerlandais).- *Vous distinguez la carte des médecins à 200 euros, valable sur tout le territoire, de celle des vétérinaires à 75 euros, plus limitée sur le plan géographique. Or peu de médecins se déplacent dans toute la Région. Une carte à 75 euros pourrait dès lors être utilisée pour la zone située autour du cabinet.*

- *L'incident est clos.*

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'incendie dans le tunnel Rogier".

INTERPELLATION JOINTE DE M. VINCENT DE WOLF,

concernant "l'incendie dans le tunnel Rogier".

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Le lundi 9 janvier, nous avons été confrontés à l'enfer automobile qu'engendre le mauvais état des tunnels bruxellois. En cause : la fermeture soudaine du tunnel Rogier en raison d'un incendie dans un local technique.*

Nous savons, depuis la Commission tunnels, que de très nombreux tunnels et leurs installations techniques se trouvent dans un état lamentable.

van 2017 zal zijn, al hoop ik van wel. Uit de Tunnelcommissie weten we dat heel wat tunnels en hun technische installaties in een uiterst slechte staat verkeren. De Rogiertunnel is een van die prioritair te rooveren tunnels: zijn houdbaarheidsdatum is al lang overschreden. Volgens de masterplannen die u ons presenteerde, zou de grondige renovatie van start gaan in 2022, maar ook afgelopen zomer werd er al gewerkt aan de tunnel.

De communicatie verliep die ochtend van 9 januari niet bijster goed. Op de website van Brussel Mobiliteit was tot de middag niets te bespeuren over de sluiting van de tunnel, de dynamische verkeersborden gaven ook geen informatie. De Twitter-volgers van Mobiris wisten wel al heel vroeg in de ochtend dat de Rogiertunnel gesloten was en de nationale radio berichtte vanaf ongeveer 7 uur dat de tunnel dicht was en dat de trein de beste optie was om naar Brussel te komen. Dat is goed van die media, maar al met al kregen we niet veel informatie, en ook 's avonds was het lang wachten op informatie over de opening van de tunnel.

Wat is de ware toedracht van het incident van 9 januari 2017 in de Rogiertunnel? Wat was de oorzaak van de brand? Ik hoorde dat het kwam door kortsluiting door werkzaamheden. Kunt u dat bevestigen? Hoe ernstig was de schade? Welke herstellingen zijn nodig? Wat zijn de kosten? Welke grondige renovatiewerken zijn nodig aan de Rogiertunnel, naast het werk aan de waterdichting van afgelopen en volgende zomer? Wat is de timing? Wat is het communicatieplan bij incidenten in de tunnels? Hoe werd er gecommuniceerd op 9 januari?

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Op 9 januari 2016 beleefden de gebruikers van de Rogiertunnel een ware nachtmerrie: een brand in de technische ruimte leidde tot de sluiting van de tunnel. Sommige chauffeurs deden meer dan drie uur over een afstand van vijf kilometer. Halverwege de ochtend werd bovendien de Leopold II-tunnel gesloten, waardoor ook bovengronds problemen ontstonden.*

Selon les masterplans, la rénovation du tunnel Rogier devrait débuter en 2022, mais des travaux ont déjà été réalisés l'été dernier.

La communication n'a pas été très bonne en ce matin du 9 janvier. Sur le site web de Bruxelles Mobilité, pas un mot sur la fermeture du tunnel avant midi, aucune information non plus sur les panneaux dynamiques. Les abonnés Twitter de Mobiris en étaient quant à eux informés depuis les premières heures et les radios nationales en parlaient depuis environ 7 heures.

Que s'est-il réellement passé le 9 janvier 2017 dans le tunnel Rogier ? Quelle était la cause de l'incendie ? Pouvez-vous confirmer qu'il s'agit d'un court-circuit dû à des travaux ? Quels sont les dégâts ? Quelles réparations sont-elles nécessaires ? Quels en sont les coûts ? Outre les travaux d'étanchéité de l'été dernier et de l'été à venir, de quels travaux de rénovation a besoin le tunnel Rogier ? Quel est le calendrier ? Quel est le plan de communication en cas d'incidents dans les tunnels ? Comment a-t-on communiqué le 9 janvier ?

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Le 9 janvier 2017, les usagers du tunnel Rogier ont vécu un véritable cauchemar : un incendie dans le local technique ayant conduit à la fermeture du tunnel. Certains Bruxellois ou autres ont mis plus de trois heures pour parcourir cinq kilomètres. Cela aurait été plus rapide à pied ! En milieu de matinée, le tunnel Léopold II, le plus long du royaume, a également été fermé, ce qui a créé des problèmes en surface.

De voorbije jaren zijn onverwachte tunnelsluitingen ten gevolge van technische incidenten schering en inslag in het Brussels Gewest. Vorig jaar leidde een zestigtal incidenten tot meer dan 200 tunnelsluitingen van korte of langere duur.

De branden kwamen uitvoerig ter sprake in de tunnelcommissie. Het richtplan 2012 beschreef brand als een van de grootste risico's in wegtunnels en de politiezone Brussel-West organiseerde in december 2016 een grootschalige brandoefening in samenwerking met de brandweer.

Hebt u de precieze oorzaak van de brand in de technische ruimte van de Rogiertunnel kunnen achterhalen? Waarom besliste Brussel Mobiliteit om de Leopold II-tunnel te sluiten?

Hoe hebt u automobilisten die nog niet bij de tunnel waren proberen te waarschuwen? Met FM break-in kunnen radio-uitzendingen worden onderbroken voor verkeersinformatie. Oorspronkelijk zou dat systeem in 2016 worden ingevoerd, maar hoe zit het daar eigenlijk mee? Welke struikelblokken zijn er nog? Wanneer zal het systeem eindelijk in gebruik worden genomen?

Hoeveel brandoefeningen worden er in 2017 gehouden? Hoeveel waren er vorig jaar in alle tunnels samen? Welke besluiten trekt u uit de brandoefening die in december 2016 in de Leopold II-tunnel werd gehouden?

Bent u van plan om een eind voor de tunnels informatieborden te plaatsen die de verwachte rijtijd afficheren?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Die dag was het niet alleen de eerste dag na de schoolvakantie,

Ces dernières années, les fermetures inopinées de tunnels en raison d'incidents techniques ont été légion sur le territoire régional. Une soixantaine d'incidents ont ainsi mené à 200 ou 300 fermetures de courte ou longue durée sur une base annuelle.

Nous avons longuement évoqué les incendies lors de la Commission tunnels, rappelant les événements dramatiques intervenus dans d'autres pays. Le plan directeur 2012 identifiait l'incendie comme un risque majeur dans les tunnels routiers. En décembre 2016, la zone de police Bruxelles-Ouest a organisé, conjointement avec les services d'incendie, un exercice incendie grandeur nature.

Avez-vous pu cerner les causes exactes de l'incendie du local technique du tunnel Rogier ? Est-il dû à une défectuosité technique prévisible ou imprévisible, à un problème de câblage ou à un défaut d'entretien ?

Quelles raisons ont-elles amené Mobiris à fermer le tunnel Léopold II ?

Comment avez-vous tenté de prévenir les automobilistes en amont ? Nous connaissons le système "FM break-in", qui permet d'interrompre une émission sur les autoradios pour communiquer des éléments d'information routière. Où en est sa mise en œuvre, désormais reportée, alors qu'elle était attendue pour 2016 ? Quelles sont les pierres d'achoppement ? Connaissez-vous la date éventuelle de l'entrée en vigueur du système ?

Quel est le nombre d'exercices incendie prévus en 2017 ? Combien ont eu lieu en 2016 pour l'ensemble des tunnels ? Quelles conclusions pouvez-vous tirer de l'exercice effectué en décembre 2016 dans le tunnel Léopold II ?

Avez-vous prévu de disposer de panneaux d'information en amont des tunnels fermés pour indiquer le temps de parcours prévu ? Dans la négative, pourquoi ne pas avoir retenu cette solution ?

Discussion conjointe

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'incendie ne s'est pas déclaré de manière*

maar ook mijn eerste werkdag. Na acht weken ziekte werd ik meteen met dit probleem in de Rogiertunnel geconfronteerd.

De brand is niet spontaan ontstaan. Een privéfirma voerde 's nachts geplande onderhoudswerken uit. Tijdens die werkzaamheden is er een kortsluiting ontstaan, wellicht vanwege een speling op de vermogensschuif. Daarna is er brand ontstaan. Die heeft een volledige kolom met op afstand bedienbare vermogensschuiven buiten dienst gesteld. Die kolom stuurt acht 11kW-ventilatoren en twee pompen aan.

Bij de bouw van de tunnels werden alle systemen aan elkaar gekoppeld. Zoals u weet, nemen we vandaag geen risico's meer. Aangezien de werking van de ventilatoren en van de pompen niet meer gegarandeerd kon worden, is er terecht besloten om de tunnel te sluiten in afwachting van de renovatiewerkzaamheden.

Een privéfirma heeft diezelfde dag werken uitgevoerd om de ventilatoren en de pompen op een andere manier te koppelen aan de elektrische voeding, zodat de tunnel diezelfde dag nog kon opengaan. Ook in de daaropvolgende nachten is er voortgewerkt.

Er vonden controles en onderhoudsinterventies plaats in september, oktober en november 2016. Toen waren er geen problemen. De problemen zijn ontstaan door werken aan de verouderde infrastructuur.

(verder in het Frans)

We weten dat de infrastructuur aan renovatie toe is. Daarom leggen we momenteel de laatste hand aan een tunnelinvesteringsprogramma. Dat wordt over enkele weken goedgekeurd en ik beloof u dat ik het parlement een jaar na de goedkeuring een update kom geven. U zult zien dat er tegen die tijd een heleboel werken zijn afgerond.

Er is een contract gesloten voor de vervanging van de installaties om dergelijke toestanden in de toekomst te voorkomen. We weten dat een aantal installaties tot op de draad versleten zijn, maar onder bepaalde voorwaarden kunnen we ze nog een tijdje in gebruik houden. Incidenten zoals dat in de Rogiertunnel vallen echter nooit helemaal uit te sluiten.

spontanée. Une entreprise avait réalisé pendant la nuit des travaux d'entretien et un court-circuit s'est produit pendant ces travaux. L'incendie a mis hors service une colonne commandant huit ventilateurs 11kW et deux pompes. Le fonctionnement de ces pompes et ventilateurs ne pouvant plus être garanti, il a été décidé de fermer le tunnel.

Comme vous le savez, à la construction des tunnels, tous les systèmes ont été reliés entre eux, mais nous ne prenons plus de tels risques aujourd'hui. Une entreprise a été dépêchée pour relier autrement les ventilateurs et les pompes à l'alimentation électrique, afin de pouvoir rouvrir le tunnel le jour même.

Des contrôles et des entretiens avaient eu lieu en septembre, en octobre et en novembre 2016, sans qu'il n'y ait de problème. Les problèmes font suite à des travaux sur l'infrastructure vétuste.

(poursuivant en français)

Nous savons que notre infrastructure est vieille. Nous savons qu'il faut y travailler. C'est la raison pour laquelle nous avons un programme d'investissement qui porte sur l'ensemble des tunnels. Les conclusions vont être adoptées dans quelques semaines et je m'engage à venir dresser un état des lieux devant le parlement un an après leur adoption. Vous constaterez que de nombreux travaux auront été exécutés.

Un contrat est en cours pour remplacer les installations afin d'éviter ce genre de situation à l'avenir. Nous savons qu'un certain nombre d'installations sont vétustes. Toutefois, certaines peuvent être maintenues en service sous certaines conditions, avec l'aval de bureaux externes. Mais il est impossible d'exclure un incident tel que celui survenu à l'occasion de travaux effectués par une société privée.

(poursuivant en néerlandais)

Ce jour-là, le tunnel Léopold II a également dû être fermé à trois reprises, car des usagers faisaient demi-tour à l'entrée du tunnel.

Le dispatching local de la zone de police Bruxelles-Ouest était informé à chaque fermeture du tunnel Léopold II. En cas d'incidents dans les tunnels, les services de secours et autres

(verder in het Nederlands)

Die dag moest ook de Leopold II-tunnel drie keer worden gesloten, omdat er gebruikers waren die rechtsomkeer maakten aan de ingang van de tunnel en zo gevaarlijke situaties hebben gecreëerd.

Bij elke sluiting van de Leopold II-tunnel werd de lokale dispatching van de politiezone Brussel-West hiervan op de hoogte gebracht en geïnformeerd over de oorzaak ervan. Een andere organisatie zou daarvoor misschien beter geschikt zijn, maar dat is een debat dat nu niet moet worden gevoerd. Bij incidenten in de tunnels worden de hulpdiensten en andere betrokken partners als eersten verwittigd om eventueel in actie te treden.

Wanneer er zich incidenten in de tunnels voordoen, wordt er gecommuniceerd via verschillende kanalen.

Er zijn de panelen met variabele berichten bovenaan de tunnels, waar het incident heeft plaatsgevonden. Op de Kleine Ring richting Zuid is er echter geen tunnel die aan de Leopold II-tunnel voorafgaat. Het Vlaams Verkeerscentrum werd gecontacteerd, opdat ze de sluiting van de Leopold II-tunnel zouden melden op hun dynamische informatieborden ter hoogte van Groot-Bijgaarden.

Anderzijds is er de website van Brussel Mobiliteit. Jammer genoeg waren er die dag technische problemen bij de informatica van het gewest.

De incidenten werden gesignaleerd op de Twitter Feed van Mobiris. Dit wordt in principe overgenomen door de radiostations om de verslagen van hun radionavigatie te documenteren.

In het kader van de Open Data is een gegevensstroom van verkeersinformatie in realtime ook beschikbaar voor externe partners. Dit kan naar de navigatiesystemen van de weggebruikers (Inrix, Google Maps, enzovoort) worden doorgestuurd. Het volstaat even te klikken om de actuele problemen te zien.

Als er in een tunnel brand uitbreekt, dan kan Brussel Mobiliteit via FM-golven een evacuatiebericht versturen dat door de wagens van de gebruikers wordt opgepikt. Het systeem moest

partenaires concernés sont les premiers avertis, et la communication s'effectue par différents canaux.

Il y a d'une part les panneaux avec messages variables au-dessus des tunnels concernés par l'incident. Cependant, sur la Petite ceinture en direction de Midi, il n'y a pas de tunnel avant le tunnel Léopold II. Le Centre flamand de contrôle du trafic a été contacté pour annoncer la fermeture du tunnel Léopold II sur ses panneaux dynamiques à hauteur de Grand-Bigard.

D'autre part, il y a le site de Bruxelles Mobilité qui, malheureusement, connaissait ce jour-là des problèmes techniques.

Les incidents ont été également signalés sur le fil Twitter de Mobiris, qui est en principe repris par les stations de radio.

Dans le cadre de l'open data, un flux de données d'infos trafic en temps réel est également disponible pour les partenaires externes. Il peut être envoyé vers les systèmes de navigation des usagers de la route.

En cas d'incendie dans un tunnel, Bruxelles Mobilité peut envoyer un message d'évacuation via les ondes FM, mais le système devait être restauré. Il sera normalement partout opérationnel au début de cette année. Nous examinons également la possibilité d'étendre l'interruption des programmes radio en temps réel.

Bruxelles Mobilité s'est bien entendu engagée à collaborer avec les services en matière de sécurité incendie et de coordination des catastrophes.

En 2016, un exercice incendie a été réalisé dans le tunnel Léopold II. Le rapport est en cours d'élaboration. En fonction de la rapidité des travaux dans le tunnel Porte de Hal, un exercice sera aussi organisé cette année dans le tunnel Belliard.

J'ai également sollicité le placement de panneaux supplémentaires avec messages variables. De plus, j'ai passé en revue avec le VOKA les travaux déjà réalisés et ceux planifiés.

(poursuivant en français)

Le Centre de recherche et d'information

hersteld worden. Normaal gezien is het begin dit jaar overal operationeel, zodat er meteen naar de nooduitgangen kan worden geëvacueerd. We bekijken momenteel ook of de break-in in de radiobegeleiding in real time kan worden uitgebreid. Dat hangt af van de radiostations, die normaal gezien zelf verkeersproblemen meedelen.

Brussel Mobiliteit heeft zich er uiteraard toe verbonden samen te werken met de diensten inzake brandbeveiliging en de rampencoördinatie. Dat valt onder de bevoegdheid van minister-president Vervoort en collega Jodogne.

In 2016 was er een oefening in de Leopold II-tunnel. Afhankelijk van hoe snel de werkzaamheden in de Hallepoorttunnel vorderen, zal er dit jaar ook een oefening plaatsvinden in de Belliardtunnel. Het verslag over de oefening in de Leopold II-tunnel wordt momenteel opgesteld, waarna het aan alle betrokken partijen wordt bezorgd.

Ik heb ook gevraagd of we extra panelen met wisselende boodschappen kunnen plaatsen. Bovendien heb ik met VOKA het overzicht gemaakt van de voorbije en de geplande werkzaamheden. We gaan niet op onze lauweren rusten, want er is nog veel te doen, maar er is ook al veel gebeurd.

(verder in het Frans)

Het Centre de recherche et d'information sociopolitiques (Crisp) heeft een artikel over de tunnels gepubliceerd. Het besluit daarvan is dat deze regering spectaculair werk heeft geleverd. Niet alles is echter opgelost, en incidenten vallen nooit uit te sluiten. We hebben een complexe situatie geërfd en moeten prioriteiten stellen.

Over een maand begint de volledige renovatie van de Hallepoorttunnel. De Montgomery- en Stefaniatunnel zijn intussen opnieuw open. Aan de Troon- en de Kunst-Wettunnel wordt gewerkt en in de zomer wordt de renovatieopdracht voor de Leopold II-tunnel toegewezen. Ook aan de Reyerslaan gaan dit jaar werken van start.

(verder in het Nederlands)

Er zal worden nagegaan waar de communicatie kan worden verbeterd. Ik heb aan VOKA voorgesteld

sociopolitiques (Crisp), organisme indépendant, a publié un article sur les tunnels. Dans ses conclusions, il estime que le travail de ce gouvernement a été "spectaculaire". Cela ne signifie pas que tout a été résolu et que nous ne connaissons plus d'accidents. Nous avons hérité d'une situation compliquée et nous devons fixer des priorités, en laissant les tunnels ouverts dans des conditions de sécurité acceptables tout en réalisant les travaux.

Dans un mois débutera le chantier de rénovation complète de la Porte de Hal. Les tunnels Montgomery et Stéphanie sont rouverts ; les tunnels Trône et Arts-Loi sont en travaux ; en été sera attribué le marché de rénovation du tunnel Léopold II ; le chantier Reyers débutera également cette année. Vous le constatez, la tâche est ardue et nous faisons tout notre possible.

(poursuivant en néerlandais)

Nous allons examiner comment améliorer la communication. Le problème est qu'elle n'est pas évidente en cas de déviations. Bruxelles est chaque jour envahie de voitures. Presque toutes les voies d'accès sont saturées, ce qui complique les possibilités de déviations.

J'espère qu'un tel problème ne se produira plus, mais le matériel est vétuste. Les contrôles et les travaux d'entretien se poursuivent. La rénovation en profondeur a également débuté, mais il reste beaucoup à faire.

om suggesties te doen. Het probleem is dat de communicatie bij omleidingen niet evident is. Brussel wordt elke dag overspoeld door wagens. Bijna alle invalswegen zitten vast. Als een invalsweg om een of andere reden extra geblokkeerd geraakt, is het zeer moeilijk om omleidingen via andere ingangswegen te organiseren omdat die ook al dicht zitten. Dat is het probleem.

Stel dat we bij een probleem in de Rogiertunnel de Leopold II-tunnel sluiten, dan moet alle verkeer bovengronds worden verwerkt en in de wijken rijden. Ik denk niet dat dit een oplossing is. Het is niet evident om de situatie aan te pakken. Ik hoop dat een dergelijk probleem niet meer gebeurt, maar het materiaal is verouderd. De controles en de onderhoudswerken worden voortgezet. Ook de grondige renovatie is opgestart, maar er is nog veel werk.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Hoeveel bedragen de kosten die veroorzaakt werden door de kortsluiting van 9 januari? Een privéfirma heeft die dag alle hens aan dek moeten roepen om zo snel mogelijk weer elektriciteit op de pompen en ventilatoren te hebben. Dekt de verzekering die kosten?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat zijn stockcontracten.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dekken die contracten ook kortsluitingen?

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben onderhoudscontracten, maar het is niet zo evident om die kosten te verhalen op de aannemer, omdat de apparatuur verouderd is.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Kunt u nakijken hoe hoog de extra reparatiekosten door de brand zijn?

Het onderbreken van het radiosignaal loopt momenteel nog niet, maar dat komt eraan. Kun je dat dan ook gebruiken om bijvoorbeeld in de Leopold II-tunnel te berichten dat automobilisten

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *À combien s'élèvent les coûts provoqués par le court-circuit du 9 janvier ? Sont-ils couverts par l'assurance ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Ce sont des marchés stock.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Ces contrats couvrent-ils les courts-circuits ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Nous avons des contrats d'entretien, mais ce n'est pas évident de répercuter ces coûts sur l'entrepreneur car les équipements sont vétustes.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Pouvez-vous vous informer du montant des coûts de réparation supplémentaires dus à l'incendie ?*

L'interruption du signal radio est pour bientôt. Pourrait-on l'utiliser pour signaler, par exemple, que les automobilistes ne peuvent pas faire demi-

geen rechtsomkeert mogen maken, omdat ze daarmee het verkeer en zichzelf in gevaar brengen? Is dat ook in de planning opgenomen?

De heer Pascal Smet, minister.- Inderdaad. Ondertussen zijn we ook met DAB+ bezig zijn. De radiofrequentie FM verdwijnt, en we gaan proactief te werk door de tunnels nu al uit te rusten met DAB+.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik begrijp dat het moeilijk is om te communiceren over omleidingen, omdat het verkeer overall vastzit. Toch lijkt het me belangrijk om niet alleen op de invalswegen van de Leopold II-tunnel mee te delen dat de Rogiertunnel dicht is, maar ook langs alle invalswegen en op andere plekken in de stad, zodat iedereen weet wat er aan de hand is. Op die manier weten mensen waarom ze stilstaan en dat ze beter niet die richting uitgaan. Je moet nagaan of het geen optie is om ruimer te denken en eventueel al aan de E40 of aan de Van Praetbrug na te gaan welke informatie er moet gegeven worden.

Voor de timing van de werkzaamheden aan de Rogiertunnel staat in uw masterplan 2022 vooropgesteld. Klopt die timing?

De heer Pascal Smet, minister.- Ja. Eerst moet de waterdichtheid worden hersteld. Het eerste stuk is klaar en het tweede stuk wordt in de zomer aangepakt. De elektrische installatie zal vervangen worden in de loop van de komende maanden. Zodra de opdracht is toegewezen, kan er worden nagegaan wat het meest dringende is. Dat wordt het eerst vervangen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Welke werken zijn er nog nodig vanaf 2022?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik veronderstel de plafonds en dergelijke meer. Een extern gespecialiseerd bureau heeft de prioriteiten bepaald.

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

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Het zal u niet verrassen dat ik er een andere mening op nahoud. De gerealiseerde werken zijn net zo spectaculair als de verwaarlozing van de tunnels in de voorbije tien tot vijftien jaar.*

tour dans le tunnel Léopold II ? Est-ce aussi repris dans le calendrier ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *En effet. De plus, avec la disparition annoncée de la fréquence FM, nous équipons d'ores et déjà les tunnels de la DAB+.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Je comprends la difficulté de communiquer sur les déviations, mais il me semble important d'annoncer la fermeture d'un tunnel sur toutes les voies d'accès de la ville, afin que les automobilistes puissent adapter leur itinéraire.*

Le calendrier des travaux du tunnel Rogier, tel que prévu dans votre masterplan 2022, est-il toujours d'actualité ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Oui. Il faut d'abord réparer l'étanchéité du tunnel et l'installation électrique sera remplacée dans les prochains mois. Dès que le marché sera attribué, nous pourrons considérer le plus urgent.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Quels travaux seront-ils encore nécessaires après 2022 ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les plafonds, je présume. Un bureau spécialisé externe a défini les priorités.*

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Je ne surprendrai pas le ministre en lui disant que je ne partage pas son point de vue. Le travail réalisé est aussi spectaculaire que l'abandon de ces ouvrages durant dix à quinze ans.

De installaties die de vervuilde lucht en de uitlaatgassen afzuigen, zijn ook brandversnellers. Kunnen ze vanop afstand worden uitgeschakeld?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Enkele maanden geleden berichtte een journalist op basis van fout geïnterpreteerde uitspraken van een ambtenaar dat de afstandsbediening verloren was, maar dat klopt helemaal niet. De ambtenaar bedoelde dat de communicatie tussen het centrum en de tunnel was onderbroken.*

(Opmerkingen van de heer De Wolf)

De installaties worden vanop afstand bediend.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

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.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dankzij de invoering van de Mobibkaart is de MIVB sinds 2008 een voortrekker op het vlak van geïntegreerde tickets in België. De kaart kan tegenwoordig al gebruikt worden op het hele MIVB-net. Bovendien kunnen er tickets van de NMBS of de Waalse vervoersmaatschappij TEC op worden geladen.

Les extracteurs, installés dans le tunnel, qui repoussent l'air pollué et les gaz d'échappement, sont aussi des accélérateurs d'incendie.

Est-il possible de les éteindre à distance ?

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a quelques mois, un journaliste rendant compte d'un incident survenu dans le tunnel Léopold II a mal interprété l'explication du fonctionnaire et a déclaré que la télécommande avait été égarée. Ce n'est pas ça du tout. L'agent a voulu dire que la communication entre le centre et le tunnel avait été interrompue.

(Remarques de M. De Wolf)

C'est contrôlé à distance, c'est télégéré.

- Les incidents sont clos.

QUESTIONS ORALES

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

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.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *En Belgique, la STIB est pionnière en matière de billets intégrés depuis la mise en service de la carte Mobib en 2008. Aujourd'hui, il est déjà possible de charger des tickets de la SNCB ou des TEC sur cette carte, et depuis juin 2016, De Lijn a également adopté la carte Mobib.*

In juni 2016 ging ook De Lijn van start met de overschakeling naar de Mobibkaart. Voor de zomer vernamen we dat De Lijn gesprekken voerde met de andere maatschappijen voor openbaar vervoer over de tariefintegratie om na te gaan welke abonnementen gecombineerd kunnen worden met de Mobibkaart van De Lijn. Op dat moment overlegden De Lijn en de NMBS ook om na te gaan hoe de abonnementen van de twee openbare vervoersbedrijven op een kaart geladen kunnen worden. De integratie van de kaarten is uiteraard noodzakelijk voor verdere tariefintegratie op de Mobibkaarten.

De Mobibkaart van de MIVB is inmiddels bruikbaar in heel België. Het is bijvoorbeeld mogelijk om een treinticket van de NMBS of een vervoerbewijs van De Lijn op een Mobibkaart van de MIVB te laden.

Eerder dit jaar merkte minister Smet op dat de Mobibkaart van de MIVB tegen eind 2016 in heel België kan worden gebruikt. Je zult dan een treinticket van Hasselt naar Brussel of een Antwerps tramticket op de Brusselse Mobibkaart kunnen laden. De uiteindelijke bedoeling is dat je met je Mobibkaart bij alle openbaar vervoersmaatschappijen terecht kunt, ongeacht door welke maatschappij ze werd uitgegeven. Het kan gebruikers van het openbaar vervoer namelijk niet schelen door welke maatschappij ze worden vervoerd, als ze maar tijdig op hun bestemming arriveren.

Het is duidelijk dat de verdere ontwikkeling van de Mobibkaart met horten en stoten verloopt. Stel dat je bijvoorbeeld een Mobibkaart koopt bij de NMBS voor 5 euro, dan kan je daar tegenwoordig niet altijd zomaar een abonnement van de MIVB op laden. Abonnementen van verschillende maatschappijen kunnen slechts op één Mobibkaart worden geladen als ze dezelfde geldigheidsduur hebben. Dat is niet praktisch. Als je een tweede abonnement van een andere maatschappij op je eerste Mobibkaart wil zetten, moet je je eerste abonnement vroegtijdig stopzetten, wat niet voordelig is. Vervolgens moet je dan voor beide maatschappijen abonnementen kopen die op hetzelfde ogenblik van start gaan en dezelfde looptijd hebben. Een alternatief is dat je het tweede abonnement op een andere Mobibkaart laadt, maar dat gaat helemaal in tegen de bedoeling van de Mobibkaart. Als je daarna bijvoorbeeld nog een

Avant l'été, nous avons appris que De Lijn discutait de l'intégration tarifaire avec les autres compagnies en vue d'identifier les abonnements combinables avec sa carte Mobib. Dans le même temps, De Lijn et la SNCB se concertaient pour examiner la possibilité de charger les abonnements des deux sociétés de transports publics sur une même carte. L'intégration des cartes est évidemment nécessaire pour parfaire l'intégration tarifaire sur les cartes Mobib.

L'objectif final est de permettre l'utilisation de la carte Mobib auprès de toutes les sociétés de transports. Cependant, le développement de la carte Mobib est cahotant. En effet, il n'est possible de charger des abonnements de différentes sociétés de transports sur une même carte Mobib que s'ils ont la même durée de validité. Ce n'est pas pratique et va à l'encontre des objectifs de la carte.

Malgré les tentatives de simplification administrative et l'amélioration du confort des passagers qui se déplacent au-delà des frontières de la Région, le système n'est pas encore au point.

Apparemment, il ne suffit pas de trouver le moyen de combiner plusieurs abonnements sur une carte Mobib. Le vrai problème se situe au niveau de l'intégration tarifaire, dont la lenteur bloque l'intégration billettique. L'objectif final de la carte Mobib tarde donc à se réaliser, malgré la volonté du ministre Smet.

Est-il exact qu'il est impossible de charger sur la même carte Mobib deux abonnements de deux sociétés et de durées de validité différentes ? Que faut-il faire pour résoudre ce problème ?

Où en est l'intégration billettique et tarifaire au sein des différentes sociétés de transports publics ? Comment la concertation se déroule-t-elle ?

Quels sont les obstacles à l'intégration tarifaire ?

Pouvez-vous nous expliquer le calendrier de l'intégration billettique et tarifaire ?

abonnement van De Lijn wil, heb je drie Mobibkaarten.

Ondanks de terechte poging tot administratieve vereenvoudiging en de verbetering van het reiscomfort voor passagiers die zich over de gewestgrenzen verplaatsen, zijn er nog een aantal kinderziektes. Als er alleen een oplossing moet worden gevonden om op één Mobibkaart verschillende abonnementen te kunnen plaatsen, kan het wellicht vrij snel gaan. Vermoedelijk ligt het echte probleem bij de verdere tariefintegratie. Ik heb de indruk dat een te trage tariefintegratie een verdere integratie van de tickets in de weg staat. Het uiteindelijke doel van de Mobibkaart lijkt daardoor nog lang niet te zijn bereikt, ondanks bemoedigende berichten.

De MIVB is met de Mobibkaart een voortrekker op het vlak van een hoognodige ticket- en tariefintegratie voor het Belgische openbaar vervoer. Minister Smet is een groot voorstander van een versnelde ticket- en tariefintegratie voor de verschillende vervoersmaatschappijen.

Klopt het dat het onmogelijk is om een abonnement van twee verschillende maatschappijen met een verschillende geldigheidsduur op één enkele Mobibkaart te laden? Wat moet er gebeuren om dat probleem op te lossen?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de ticket- en tariefintegratie bij de verschillende maatschappijen van openbaar vervoer? Hoe verloopt het overleg?

Welke obstakels staan een verdere tariefintegratie in de weg?

Kunt u de planning van de verdere ticket- en tariefintegratie voor de Brusselse, Vlaamse, Waalse en federale maatschappijen toelichten?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Volgens mijn informatie kan de Mobibkaart op alle netten gebruikt worden, ongeacht welke vervoermaatschappij ze heeft uitgereikt.

Alle vervoerbewijzen die Mobibcompatibel zijn,

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La carte Mobib peut être utilisée sur tous les réseaux, quelle que soit la société d'émission. Tous les titres de transport compatibles avec Mobib peuvent être chargés sur la carte, de même que les abonnements délivrés par différentes sociétés, indépendamment*

kunnen worden opgeladen. Naast de abonnementen zijn dat de Jump-vervoerbewijzen. Het is perfect mogelijk om abonnementen van verschillende maatschappijen op de Mobibkaart te laden, ongeacht hun aanvangsdatum. De NMBS laadt voorlopig wel enkel abonnementen op de Mobibkaart en geen andere NMBS-vervoerbewijzen.

Er zijn nu al interoperabele vervoerbewijzen bij de vier openbaarvervoermaatschappijen: Jump, MTB-abonnementen, gecombineerde vervoerbewijzen voor NMBS, MIVB, De Lijn en TEC en het gecombineerde abonnement NMBS+. De tariefintegratie is niet evident en omvat alle types vervoerbewijzen.

Er liep al een studie, maar de andere gewesten hebben bijkomende studies gevraagd. Dat zal een moeilijke oefening worden. De belangrijkste vraag is hoe de kosten gespreid zullen worden.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het concrete geval dat ik u heb meegedeeld, vereist toch wel verder onderzoek.

De heer Pascal Smet, minister.- Kunt u mij die informatie bezorgen?

De heer Paul Delva (CD&V).- Jazeker. De persoon in kwestie komt dagelijks met de trein naar Brussel en had al een Mobibkaart met een NMBS-abonnement. Toen hij op dezelfde kaart een MIVB-abonnement wilde laten toevoegen, kreeg hij te horen dat dit onmogelijk was. Nu heeft hij dus twee Mobibkaarten.

De heer Pascal Smet, minister.- Verwijs die persoon alstublieft door naar mij. Ik zal dit laten onderzoeken.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat zal ik doen. Het zijn vaak zulke alleenstaande gevallen die een bepaald beeld creëren. Dat is jammer, want de MIVB heeft tot nu toe een voortrekkersrol gespeeld in het hele Mobibdossier.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER

de la date de prise d'effet. Actuellement, la SNCB se limite aux abonnements.

Les quatre sociétés de transports publics distribuent déjà des titres de transport interoperables (Jump, abonnements métro-tram-bus (MTB), titres de transport combinés SNCB, STIB, De Lijn et TEC et abonnement combiné SNCB+). L'intégration tarifaire couvre tous les types de titre de transport et s'avère donc plus compliquée.

Les autres Régions ont demandé des études complémentaires à celle qui est en cours. Le point épineux porte sur la répartition des coûts.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Le cas concret que je vous ai exposé mérite d'être examiné.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Pouvez-vous m'éclairer à ce sujet ?*

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Il s'agit d'une personne détenant une carte Mobib comportant un abonnement SNCB. Elle s'est vu répondre qu'il était impossible d'y charger un abonnement STIB. Elle a donc deux cartes Mobib.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Veillez renvoyer cette personne vers mon administration. Je ferai vérifier la chose.*

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Je le ferai. Ce sont souvent à partir de cas isolés de ce genre que l'on se forge une certaine idée de la situation. C'est dommage, vu le rôle de précurseur joué par la STIB dans ce dossier.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT

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

betreffende "de herinrichting van de
hoogstad en de gevolgen ervan voor de
commerciële ontwikkeling van de as
Louiza/Naamse Poort".

De voorzitter. - De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).* -
Begin 2016 deed de regering een projectoproep
voor de heraanleg van de bovenstad tussen het
Louizaplein en de Naamsepoort.

De bovenstad is een belangrijke winkelbuurt die,
sinds er tussen de Lakenwevers- en de
Hoedenmakersstraat een nieuw gebouw werd
opgetrokken, een geografisch homogeen en
commercieel divers geheel vormt. Mensen komen
van ver om er te winkelen. Er werden al meerdere
plannen overwogen om de hoogstad opnieuw in te
richten.

Zodra u minister werd, nam u afstand van het idee
om de tunnel van de Kleine Ring tussen het
Louizaplein en de Naamsepoort te overkappen
omdat die ingreep te duur is. U werkte naar eigen
zeggen aan een bescheidener plan.

Winkels in het stadscentrum hebben het bijzonder
hard te verduren. Uit meerdere studies blijkt dat er
te weinig kwaliteitswinkels overblijven in de
bovenstad. De overkapping van de Kleine Ring had
de bovenstad aantrekkelijker kunnen maken.

Wat heeft uw projectoproep opgeleverd? Hoe wilt
u de bovenstad aantrekkelijker maken? Een jaar
geleden zei u dat u meer ruimte voor voetgangers
wou. Bent u nog van plan om het uiteinde van de
Louizalaan om te vormen tot een voetgangerszone?
Dat plan kan niet op de steun van winkeliers en
aangrenzende gemeenten rekenen. Zult u
samenwerken met privépartners?

Volgens het regeerakkoord wil de regering
samenwerken met de betrokken steden en
gemeenten. Dat geldt ook voor de openbare ruimte
tussen het Louizaplein, de Naamsepoort en de

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

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

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

M. Benoît Cerexhe (cdH). - Le gouvernement a
lancé, début 2016, un appel à projets sur le
réaménagement du haut de la ville, entre la Porte
Louise et la Porte de Namur.

Le haut de la ville représente un noyau commercial
de première importance formant, depuis la
construction d'un nouvel immeuble entre les rues
des Drapiers et des Chapeliers, un ensemble
géographiquement homogène et commercialement
diversifié. L'attractivité de ce noyau dépasse les
frontières de la Région, puisque l'on vient d'un peu
partout pour faire ses courses dans le haut de la
ville. Sous tous les gouvernements, les ministres
compétents (M. Ducarme, vous-même, Mme
Grouwels) ont formulé de très nombreux projets
concernant le réaménagement du haut de la ville.

Dès votre entrée en fonction, vous avez écarté
l'idée, étudiée sous les gouvernements précédents,
d'une couverture complète entre la Porte Louise et
la Porte de Namur pour une question de coûts.
Vous avez déclaré vouloir travailler sur un projet
plus modeste, du moins dans un premier temps.

Aujourd'hui, le commerce, et plus spécifiquement
le commerce dans le centre-ville, souffre. Plusieurs
études démontrent notamment qu'il existe un
déficit de commerces de qualité dans le haut de la
ville. Je pense qu'un recouvrement de la Petite
ceinture pourrait rendre un peu de lustre à
l'attractivité commerciale du haut de la ville.

Quelles sont les conclusions de l'appel à projets
que vous avez lancé? Quelle est la forme de
réaménagement envisagée pour le haut de la ville?
Vous avez annoncé, il y a un an, vouloir réserver
davantage d'espace aux promeneurs. Qu'en est-il
aujourd'hui? La piétonnisation du goulet Louise

Zavel. Ze wil de zone ook stedenbouwkundig en toeristisch aantrekkelijker maken.

De gemeenten Elsene en Sint-Gillis zijn erin geslaagd om de Gulden-Vlieslaan en de omliggende straten als toeristische zone te laten beschermen, waardoor er een winkelaanbod kan worden ontwikkeld dat beter afgestemd is op toeristen.

Hoe zit het met de plannen voor de renovatie van de Louizagalerij? U bent daar weliswaar niet bevoegd voor, maar ze ligt er vreselijk triest bij. Op welke manier is Atrium bij het renovatieproject betrokken?

Rekening houdend met de zware concurrentie van Neo, Docks Brussel en Uplace en met de heraanleg van de centrumlanen en de Nieuwstraat, mag de bovenstad niet achterblijven als we willen dat ze nog kan concurreren met andere winkelbuurten.

Hoe wordt de wijk betrokken bij de regeringsplannen?

que vous aviez envisagée sous un précédent gouvernement est-elle encore à l'ordre du jour ? Ce projet, je le rappelle, suscite la protestation des commerçants et des communes riveraines. Un recours à des partenariats privés est-il envisagé ?

L'accord de gouvernement précise que celui-ci travaillera en collaboration avec les communes et les villes concernées, également en ce qui concerne l'espace public s'étendant de la Porte Louise au Sablon en passant par la Porte de Namur. Il prévoit également la requalification commerciale de la zone pour créer une continuité urbaine et touristique très attractive.

Les communes d'Ixelles et de Saint-Gilles ont obtenu le classement de l'avenue de la Toison d'Or et des rues avoisinantes en zone touristique, ce qui permet d'y développer désormais une activité commerciale destinée aux touristes qui fréquentent notre Région.

Dans le même contexte, qu'en est-il d'un programme de rénovation des Galeries Louise ? Ce n'est pas de votre responsabilité, mais elles sont en piteux état. Quand on va s'y balader, on a l'impression que c'est le sinistre, sinon complet, en tout cas, partiel.

Comment Atrium est-elle associée à cette dynamique et à l'évaluation des projets ?

Il me paraît que, face aux bouleversements commerciaux qui s'annoncent, Neo, Docks, Uplace, la transformation des grands boulevards du centre, le réaménagement de la rue Neuve, etc., le haut de la ville ne peut demeurer en reste et doit proposer de nouveaux développements et des infrastructures modernes pour rester concurrentiels par rapport au reste de l'offre bruxelloise.

J'aimerais également savoir comment les différents acteurs du quartier - que ce soient les propriétaires privés, Atrium, les sociétés de parking très présentes dans la zone, les infrastructures culturelles - sont ou seront-ils intégrés à la démarche du gouvernement ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het gewest is onder toezicht van de bouwmeester*

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

M. Pascal Smet, ministre.- La Région a, en effet, lancé une procédure négociée avec publicité pour

inderdaad gestart met een procedure voor de toekenning van een renovatieopdracht met als doel de heraanleg van de openbare ruimte aan de Gulden-Vlieslaan en de Waterloolaan, met uitzondering van de kruispunten en tunnelingangen van de Kleine Ring.

In eerste instantie werden vijf bedrijven geselecteerd. De offertes werden in november voorgesteld aan een adviescomité onder leiding van de bouwmeester. Brussel Mobiliteit legt de laatste hand aan de gemotiveerde toewijzing van de opdracht. We hebben een budget van 10 miljoen euro uitgetrokken voor de heraanleg van de openbare ruimte. Atrium Brussel heeft meegewerkt aan het programma en was vertegenwoordigd in het begeleidingscomité.

In het bestek van de aanbesteding staat dat een toekomstige overkapping van de tunnelingangen mogelijk blijft. Aangezien die knoop nog niet is doorgehakt en we dringend de openbare ruimte moeten renoveren, besliste de regering om de overkapping deze regeerperiode nog niet uit te voeren.

Atrium organiseerde een discussiegroep met de winkeliers van de bovenstad. De conclusies van die groep werden opgenomen in het bestek van de aanbesteding. Atrium was ook nauw betrokken bij het uitschrijven van de aanbesteding en was vertegenwoordigd in de jury.

De Louizagalerij valt niet onder mijn bevoegdheid. Het Brussels Gewest heeft geen zeggenschap over het vastgoed in dat deel van de stad. Ik hoop niettemin dat de heraanleg van de openbare ruimte ook de aanzet zal vormen voor de renovatie van de galerij.

De bouwvergunning voor de heraanleg van de Elsensesteenweg is aangevraagd. Ook daarin wordt 10 miljoen euro geïnvesteerd. Tijdens deze regeerperiode gaat er dus 20 miljoen euro naar de winkelbuurt in de bovenstad. Van een nieuwe voetgangerszone aan het begin van de Louizalaan is geen sprake in de renovatieplannen, maar wel in het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO). Door de heraanleg zal er een grote winkelzone ontstaan met een mix van luxewinkels en gewonere zaken.

De samenwerking tussen de winkeliers en de

l'attribution d'un marché de services visant la requalification façade à façade de l'espace public de l'avenue de la Toison d'Or et du boulevard de Waterloo, carrefours et trémies non inclus. Cette procédure a été accompagnée par le maître-architecte.

Dans un premier temps, cinq candidatures ont été sélectionnées. Les offres ont été réceptionnées et présentées en novembre à un comité d'avis présidé par le même maître-architecte. Bruxelles Mobilité met la dernière main à la rédaction de la décision motivée d'attribution dudit marché. Elle sera finalisée ce mois encore. Un budget de 10 millions d'euros a été alloué au réaménagement du domaine public complet. Atrium Brussels a participé à l'élaboration du programme et au comité d'avis.

Le cahier des charges précise qu'un futur recouvrement n'est pas à exclure. Toutefois, un tel projet risquant de faire débat et vu l'urgence d'améliorer la qualité de l'espace public dans la zone, le gouvernement a décidé de ne pas retenir cette option pour la présente législature.

Atrium a organisé un groupe de discussion avec les commerçants du haut de la ville. Les conclusions ont été jointes au cahier des charges. Les bureaux sélectionnés ont pu les prendre en considération. Différents éléments d'analyse ont également été transmis et Atrium a été étroitement associée à la rédaction du cahier des charges et était représentée dans le jury qui a entendu les cinq consortiums candidats.

Quant aux Galeries Louise, elles ne dépendent pas de mes compétences. C'est compliqué, car nous n'avons pas la maîtrise de l'immobilier dans ce coin de la ville. Toutefois, des développements sont en cours et j'espère que le réaménagement de l'espace public contribuera fortement à leur rénovation.

Le permis de bâtir est introduit pour le réaménagement de la chaussée d'Ixelles ; c'est à nouveau 10 millions d'euros qui sont investis. Cela signifie que, durant cette législature, la Région va investir 20 millions d'euros dans le centre commercial du haut de la ville. Pour le moment, le projet n'inclut pas la piétonnisation du goulet Louise, mais elle figure dans le Plan régional de développement durable (PRDD).

Ces réaménagements permettront la création d'un

instellingen verloopt vlot. Atrium werkt mee aan de oprichting van een nieuwe federatie die vzw Brussels Louise moet opvolgen.

Zodra er een architect is geselecteerd, zal hij zijn plannen met de winkeliers en de andere betrokken partijen bespreken.

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Het is goed om te horen dat u vooruitgang boekt.*

Tweemaal tien miljoen in een buurt investeren is een positief signaal. Ik hoop dat de overkapping in de toekomst mogelijk wordt dankzij een publiek-private samenwerking. Weet u al wanneer de werken van start gaan?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *In de Elsensesteenweg beginnen we nog dit jaar en in 2018 zijn de Gulden-Vlieslaan en de Waterloolaan aan de beurt. De aannemer zal volgens een strakke planning moeten werken en ervoor zorgen dat de winkels bereikbaar blijven.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

grand espace commercial en plein air, comportant des magasins de luxe et des magasins standard. Dans deux ou trois ans, une fois les travaux achevés, la qualité du commerce dans le haut de la ville s'en verra considérablement modifiée.

Il existe une bonne collaboration entre les commerçants et les grands acteurs du secteur. En outre, Atrium contribue à ce qu'une nouvelle fédération voie le jour à l'initiative des commerçants après la disparation de l'asbl Brussels Louise. Mon collègue Gosuin et Atrium collaborent en ce sens.

Une fois l'architecte désigné, celui-ci sera amené à rencontrer les commerçants et les autres acteurs pour mettre en œuvre un plan de qualité.

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je remercie le ministre pour sa réponse très complète. C'est agréable de savoir que le dossier progresse.

Investir deux fois dix millions dans le quartier est un pas positif. J'espère qu'à l'avenir nous pourrons couvrir l'ensemble grâce à un partenariat public-privé.

Savez-vous déjà quand débiteront les travaux ?

M. Pascal Smet, ministre.- À la chaussée d'Ixelles, nous commencerons cette année et, en 2018, au niveau de la zone.

Le chantier doit être très bien organisé afin que les commerces restent accessibles. Mais le fait d'avoir beaucoup d'espace à cet endroit facilite les choses.

Le cahier des charges de l'entrepreneur comprendra un calendrier assez serré. Il n'est pas question de faire traîner les choses.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE**

**BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de zwendel vanwege
personeelsleden van de interventiedienst
van de MIVB in de Brusselse metro".**

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Op 10 november verschenen er in de pers berichten over fraude door medewerkers van de interventiedienst van de MIVB bij controle van de reizigers. Blijkbaar waren de slachtoffers vooral daklozen.*

Als MIVB-controleurs een reiziger op zwartrijden betrappen, stellen ze een proces-verbaal op en krijgt hij een boete van 107 euro, of 214 euro vanaf de tweede overtreding. In dit geval stelden de MIVB-medewerkers echter geen pv op, maar verplichtten ze mensen om onmiddellijk 50 euro te betalen en staken ze dat geld in hun eigen zak. Het lijkt geen twijfel dat ze schuldig zijn, want ze legden bekentenissen af tegenover de MIVB-directie.

Kunt u de kwestie wat toelichten zonder het geheim van het onderzoek te schenden?

Welke systemen bestaan er om het werk van de controleurs van de MIVB te controleren? Welke conclusies trekt u uit deze zaak? Welke maatregelen bent u van plan te nemen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Bij de controles is altijd bevoegd personeel aanwezig. Bovendien volgt de oproepcentrale van de MIVB het werk in realtime.*

Dankzij dat systeem kwam de MIVB het probleem op het spoor. De directie riep de betrokken

**LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

**concernant "le racket opéré par des agents
du service d'intervention de la STIB dans le
métro bruxellois".**

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Dans la presse du 10 novembre dernier, nous apprenions la pratique du racket opérée par des agents du service intervention de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) lors de contrôles réalisés sur des usagers. En l'occurrence, le procédé était apparemment dirigé à l'encontre de personnes dites fragilisées, à savoir des sans-abri.

En cas de non-paiement d'un titre de transport par un usager, une amende de 107 euros est réclamée - 214 euros à partir de la seconde infraction - et justifiée par un procès-verbal venant constater la fraude. Dans le cas qui nous intéresse, la pratique des agents consistait à omettre l'étape de la rédaction et d'émission du procès-verbal en échange d'une perception immédiate et non traçable de la somme de 50 euros. Il semblerait que la culpabilité n'est plus à discuter à ce stade, puisque des aveux auraient été formulés devant la direction de la société de transport le 9 novembre.

Dans le respect du secret de l'instruction de ce dossier, pouvez-vous nous éclairer sur l'état général de la situation actuelle ?

Pouvez-vous détailler les mécanismes de contrôle existant pour la vérification du travail des agents du service intervention au sein de la STIB ? Quel bilan pouvons-nous tirer de cette affaire ? Quelles mesures de renforcement ont-elles été ou vont-elles être déployées ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La structure d'encadrement et de fonctionnement existe entre autres par la présence de gradés à tout moment lorsque des agents d'intervention sont au travail et par le suivi du travail en temps réel par le dispatching security de la STIB.

medewerkers onmiddellijk op het matje en nam de nodige beslissingen. De schuldige medewerkers werden ontslagen en het Comité P werd op de hoogte gebracht.

De MIVB kwam haar verplichting om de feiten aan de overheid te melden na. Ze diende bovendien klacht in bij de procureur des Konings.

De MIVB controleert haar medewerkers regelmatig. Bovendien reikt ze op basis van statistieken die werden opgesteld aan de hand van waarnemingen door anonieme controleurs kwaliteitscertificaten uit.

Uit de feiten blijkt dat de MIVB het probleem zeer snel op het spoor kwam en er ook snel een einde aan maakte. Het systeem dat ze hanteert om haar medewerkers te controleren werkt dus.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *U zegt dus dat het controlesysteem goed werkt, zodat dit soort gevallen systematisch wordt opgespoord?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Hopelijk wel. Gaat alles altijd goed in Anderlecht?*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Nee, maar als er een probleem is, onderzoeken we de situatie en proberen we ze te verbeteren, liever dan te beweren dat we gedaan hebben wat we kunnen. Ik spreek geen waardeoordeel uit, ik wil alleen correct geïnformeerd zijn.*

- Het incident is gesloten.

C'est cette structure, mise en place pour gérer les équipes d'agents d'intervention de la STIB, qui a permis de détecter le dysfonctionnement dont il est question ici. Une fois le dysfonctionnement détecté, la direction a immédiatement rencontré les agents concernés et pris les décisions qui s'imposaient. Les agents incriminés ont quitté l'entreprise et le Comité P a été informé.

La STIB a respecté son obligation de déclarer les faits à l'administration, conformément au prescrit de la loi Tobback. La STIB a également déposé une plainte auprès du procureur du Roi (avec déclaration de personne lésée) contre les agents impliqués.

En plus de la structure d'encadrement et de fonctionnement existante, la hiérarchie de la STIB procède à des contrôles réguliers sur le terrain. Des certifications de qualité, mesurant au travers de statistiques sur la base d'observations réalisées par des clients mystères, concernant le comportement des agents de sécurité, complètent le dispositif.

Les faits montrent que la STIB a pu, dans un délai très court, détecter le dysfonctionnement et y mettre fin rapidement. Le système de suivi mis en place pour assurer les prestations que les agents réalisent sur le terrain répond donc aux besoins.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Si je comprends bien, le système de contrôle fonctionne bien et des cas de ce genre, s'ils devaient se reproduire, seront systématiquement identifiés.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous pouvons l'espérer. À la commune d'Anderlecht, tout se passe toujours bien ?

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Non, mais quand il y a un dysfonctionnement, on s'interroge et on essaye d'améliorer les situations. Il y a deux manières de répondre à ce genre de problème : soit on dit "on fait un maximum, on ne peut pas faire mieux", soit on évalue la situation pour éviter que cela se reproduise. Je ne porte pas de jugement de valeur, je cherche simplement à être correctement renseigné.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
BRIGITTE GROUWELS**

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

**betreffende "de uitvoering van een
informatieverslag van de Senaat betreffende
de samenwerking tussen de gewesten en de
federale overheid om te komen tot een
sterker openbaar vervoer".**

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Op maandag 13 juni 2016 stelde ik u een mondelinge vraag over het toen pas goedgekeurde informatierapport van de Senaat over de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten om te komen tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod.

Het breed gedragen informatierapport bevat 25 zeer interessante aanbevelingen. Een van de opvallendste daarvan is het voorstel om een beslissingsstructuur uit te werken die de regie voert over operator-overschrijdende knelpunten inzake netwerk, tarieven en communicatie, knooppunten, interoperabiliteit, multimodale benadering enzovoort.

Volgens het informatierapport moet die beslissingsstructuur werk maken van een overkoepelend mobiliteitsplan.

Die aanbeveling is vooral van belang voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het gewest is immers de enige plaats in België waar de vier openbaarvervoersmaatschappijen (MIVB, NMBS, De Lijn en TEC) actief zijn.

In juni 2016 zei u dat u niet tegen een overkoepelende structuur bent en u kondigde aan dat u het informatierapport op de agenda zou zetten van een volgend overleg met de andere ministers van Mobiliteit van het land. Ik was zeer tevreden met dat antwoord.

**QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE
GROUWELS**

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

**concernant "la mise en œuvre du rapport
d'information du Sénat sur la collaboration
entre l'autorité fédérale et les Régions en
vue d'instaurer des transports publics
mieux intégrés".**

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

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (*en néerlandais*).- *Ce rapport comporte 25 recommandations très intéressantes, dont l'élaboration d'une structure décisionnelle qui assurerait la régie pour les problèmes se posant, tous opérateurs confondus, en matière de réseau, de tarifs et de communication, de nœuds routiers, d'interopérabilité, etc. Et cette structure devrait élaborer un plan de mobilité global.*

Cette recommandation est surtout importante pour la Région de Bruxelles-Capitale, seul endroit de Belgique où les quatre sociétés de transports sont actives.

En juin 2016, vous avez dit ne pas être opposé à une structure faitière et vous avez annoncé que vous mettriez le rapport d'information du Sénat à l'ordre du jour d'une prochaine concertation avec les autres ministres belges en charge de la Mobilité. Cela m'avait réjoui.

Lors de la législature précédente, en tant que ministre en charge des Transports, je me suis toujours efforcée de me concerter avec les autres Régions, ce qui a notamment permis de lancer le Réseau Brabant et de faire utiliser la carte Mobib bruxelloise dans l'ensemble du pays.

Nous devons encore renforcer et améliorer la concertation. Une structure décisionnelle faitière pourrait notamment reprendre la réalisation du réseau express régional (RER) qui traîne depuis des années.

Als minister van Vervoer heb ik in de voorbije regeerperiode altijd gestreefd naar een constructief overleg met de andere gewesten. Zo zijn we er bijvoorbeeld in geslaagd om het interregionale tramnet Brabantnet te starten en om de Brusselse Mobibkaart te doen gebruiken als mobiliteitskaart in het hele land.

We moeten het overleg echter nog meer versterken en verbeteren. Ik verwijs in dat verband graag naar de voltooiing van het gewestelijk expresnet (GEN), die reeds jarenlang aansleept. Een overkoepelende beslissingsstructuur kan die taak op zich nemen.

Hebt u met de andere ministers van Mobiliteit overlegd over het informatieverlag van de Senaat? Wat leverde het overleg op?

Hoe staan de andere ministers van Mobiliteit tegenover een overkoepelende beslissingsstructuur en een gemeenschappelijk mobiliteitsplan? Plant u verder overleg over de uitvoering van de 25 aanbevelingen uit het informatieverlag?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het informatieverlag werd besproken tijdens het jongste Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM). Zoals u weet, komt dat comité sinds lange tijd opnieuw samen. In november, toen ik afwezig was wegens ziekte, werd afgesproken dat elke minister aan zijn administratie zou vragen om een inventaris op te stellen van de punten van discussie tussen de gewesten onderling en met de federale overheid.

Normaal zouden we tegen de zomer van 2017 het ECMM een eerste tekst moeten voorleggen en aan de hand daarvan zullen we nagaan welke acties we moeten ondernemen.

U weet net zo goed als ik dat Vlaanderen allergisch reageert, als er sprake is van een overkoepelend orgaan van Brussel en de Rand. Op dat vlak is er dus nog werk aan de winkel.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Ik vind

Vous êtes-vous concerté avec les autres ministres en charge de la Mobilité à propos du rapport d'information du Sénat ? Avec quels résultats ?

Que pensent vos homologues d'une structure décisionnelle fédérale et d'un plan de mobilité commun ? Envisagez-vous de vous concerter à propos des 25 recommandations du rapport ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le rapport a été discuté au Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM). En novembre, lorsque j'étais absent pour maladie, il a été décidé que chaque ministre demanderait à son administration de réaliser un inventaire des points à discuter entre Régions et avec l'État fédéral.*

Normalement, nous devrions présenter un premier texte au CEMM pour l'été 2017 et examiner les actions à entreprendre sur cette base.

Vous savez comme moi que la Flandre est allergique à l'idée d'un organe fédier regroupant Bruxelles et la périphérie. Sur ce plan, il y a encore du pain sur la planche.

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

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (*en*

het een heel goede zaak dat de kwestie ter sprake kwam tijdens het interministerieel overleg. Naar mijn gevoel waren de administraties zich altijd al bewust van de noodzaak om samen te werken, maar nu ze een concrete opdracht van de ministers hebben gekregen, hoop ik dat dit eindelijk zal resulteren in een actieplan of alleszins in een lijst van zaken die dringend gemeenschappelijk aangepakt moeten worden.

U hebt de zomer van 2017 vermeld als deadline voor het rapport dat u wilt voorleggen aan de ECMM. Het stelt mij tevreden dat u niet zegt dat sommige ministers alle voorstellen meteen van tafel vegen. Ik leid uit uw antwoord af dat u zich verder wilt inzetten om een dergelijke samenwerking te blijven aanmoedigen en dat u zich niet laat afschrikken door de koudwatervrees van anderen. Mobiliteit eindigt niet bij de grenzen van gewesten, of zelfs landen. Brussel heeft veel belang bij die samenwerking.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de beveiliging van de toegangswegen in de premetrostations van de Noord/Zuidas".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY,

betreffende "het binnendringen van een wagen in het station Lemonnier en de beveiliging van de toegangstrechters van de premetro".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *In februari 2016 is een automobilist erin geslaagd om met zijn Range Rover terecht te komen op de premetrorails in het Zuidstation. Op*

néerlandais).- *Il est très positif que la question ait été évoquée en concertation interministérielle. À mon sens, les administrations ont toujours été conscientes de la nécessité de travailler ensemble, mais maintenant elles ont reçu une mission concrète des ministres, et j'espère que cela aboutira à un plan d'action ou à une liste de ce qui doit être résolu d'urgence ensemble.*

Vous avez mentionné l'été 2017 comme date limite pour le rapport à présenter au CEMM. Cela me fait plaisir que vous n'avez pas dit que certains ministres rejetaient d'emblée toute proposition. Je déduis de votre réponse que vous voulez encourager la collaboration et que vous ne vous laissez pas intimider par la frilosité de certains. La mobilité ne s'arrête pas aux frontières régionales, ou même nationales. Cette collaboration est très importante pour Bruxelles.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "la sécurisation des voies d'accès dans les stations de prémetro de l'axe nord-sud"

QUESTION ORALE JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "l'intrusion d'une voiture dans la station Lemonnier et la sécurisation des trémies d'accès du prémetro".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- En février 2016, une Range Rover a réussi à accéder aux voies réservées aux trams et à se faufiler entre les arrêts Gare du Midi et Porte de Hal dans le

10 november kwam een andere bestuurder met zijn wagen terecht in het premetrostation Lemonnier. Beide premetrostations bevinden zich op de drukke noord-zuidas en er passeren elk uur maar liefst vijftig trams in beide richtingen. Als daar dus auto's in terechtkomen is dat niet alleen heel gevaarlijk, maar levert dat ook nog eens heel wat verkeershinder op. Dat mag dus niet meer voorkomen.

Tussen 12 en 14 november kwamen er dan ook nog eens vier auto's vast te zitten in de tramrails op de Helmetsesteenweg in Schaarbeek, waar er momenteel werken uitgevoerd worden. Die plaats was dus in principe niet toegankelijk voor het verkeer. Dergelijke incidenten doen heel wat vragen rijzen.

Bestaat er een soort onverplaatsbaar obstakel waarmee de voertuigen gefilterd kunnen worden die toegang hebben tot de premetrostations? Overweegt u om een dergelijk systeem in te voeren?

Staan er borden om automobilisten te waarschuwen? Is de huidige signalisatie volgens u toereikend?

Welke maatregelen werden er sinds het voorval in het Zuidstation getroffen om te voorkomen dat dergelijke incidenten zich herhalen? Bent u van plan om dezelfde maatregelen te treffen op gelijkaardige plekken, zoals het premetrostation Lemonnier?

De voorzitter. - De heer Kompany heeft het woord voor zijn toegevoegde mondelinge vraag.

préméto bruxellois.

Le 10 novembre en soirée, un autre conducteur répétait le scénario par maladresse et négligence et se retrouvait dans la station Lemonnier.

À la station Gare du Midi, comme à Lemonnier, le préméto dessert cinq lignes de tram. Ces deux stations se situent sur l'important axe nord-sud où circulent cinquante trams dans chaque sens en une heure.

À part les perturbations du trafic engendrées par l'intrusion d'une voiture sur ces sites, les usagers n'ont pas été mis en danger et aucune collision n'a été à déplorer.

Mais étant donné la dangerosité de telles situations, je voulais m'assurer qu'elles ne risquent pas de se reproduire.

Plus étonnant encore, entre le 12 et le 14 novembre, pas moins de quatre voitures sont venues se coincer entre les rails de tram sur le chantier de renouvellement des voies, chaussée d'Helmet à Schaarbeek, alors que l'accès au site est en principe interdit.

Ces incidents soulèvent pas mal de questions.

Existe-t-il un obstacle physique et amovible permettant de sélectionner les véhicules ayant accès aux tunnels du préméto ?

Que pensez-vous de l'installation d'un tel dispositif ?

Quelle est la signalétique utilisée à l'entrée de ces sites afin de dissuader les conducteurs d'y pénétrer ? La trouvez-vous adéquate au regard des incidents qui ont été répertoriés ?

Enfin, depuis l'incident survenu en février 2016 entre les arrêts Gare du Midi et Porte de Hal, quels chantiers ont-ils été entrepris et quels dispositifs de sécurité installés pour empêcher la répétition de tels incidents ?

Est-il prévu de dupliquer ces chantiers sur d'autres sites problématiques, dont celui de la station Lemonnier ?

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *In november 2016 reed een auto het premetrostation Lemonnier binnen. De bestuurster zag haar fout snel in en geraakte er met de hulp van reizigers weer uit. Dit incident herinnert ons aan het voorval in februari 2016, toen een 4x4 een heel eind over de sporen reed.*

Dat zijn uiterst gevaarlijke situaties. Er zijn veiligheidsmaatregelen nodig om ze te voorkomen. Op een interpellatie van de heer Cerexhe hierover antwoordde u dat het alleen met een auto met vierwielaandrijving mogelijk is om over de sporen te rijden.

U benadrukte dat de bestuurder van de 4x4 zich in een 'abnormale' toestand bevond. De tweede keer ging het echter om een stadswagentje en de toestand van de bestuurster was 'normaal'. Het kan dus vaker gebeuren. Hoe is die wagen volgens u in de tunnel geraakt?

De dame kreeg hulp van reizigers die op het perron stonden. Hoelang duurde het voor de MIVB-medewerkers reageerden?

U verklaarde in februari dat de ingangen van de metro beveiligd zouden worden tegen binnenrijdende auto's. Dat zou eind 2016 in het eerste station gebeuren. Is dat doorgedaan? Om welk station gaat het? Hoe ziet de planning voor de andere stations eruit? Welk budget maakte u hiervoor vrij?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Sinds het voorval in februari heeft de MIVB verschillende technische mogelijkheden onderzocht en gekozen voor een systeem naar het voorbeeld van een busluis.*

M. Pierre Kompany (cdH).- En novembre 2016, un véhicule s'est engagé sur les rails de tram de la station souterraine Lemonnier. La conductrice se serait rapidement rendu compte de son erreur et serait ressortie grâce à l'aide des usagers sur place. Cet événement surprenant fait écho à un incident survenu en février 2016, où un 4x4 s'était engouffré dans une trémie d'accès et s'était baladé dans le réseau, dépassant plusieurs stations.

Mon collègue Benoît Cerexhe vous avait interpellé au sujet de l'extrême dangerosité d'une telle situation et des mesures de sécurité à prendre pour éviter qu'elle se répète. En réponse à cette interpellation, vous aviez affirmé qu'"une voiture classique ne pourrait pas s'introduire dans ces trémies. Les SUV (sport utility vehicle), par contre, en sont capables."

Vous aviez aussi insisté sur l'état "anormal" du conducteur. Or, cette fois-ci, c'est une petite voiture citadine qui a pénétré dans la station et la conductrice semblait être dans un état "normal". Cela prouve que ce type d'incident peut arriver plus fréquemment qu'on ne l'imagine. Comment expliquez-vous que ce véhicule ait pu pénétrer dans le souterrain ?

Par ailleurs, il semble que ce sont les personnes présentes sur le quai qui ont aidé à dégager la voiture hors du souterrain. Quel a été le temps de réaction des agents de la STIB ? L'intervention des équipes de la STIB a-t-elle été assez rapide ?

En février dernier, vous avez marqué votre accord pour la pose d'un dispositif anti-intrusion aux entrées des stations de métro. Le premier devait être installé au cours du dernier trimestre 2016. Quand l'a-t-il été ? Quelle station a-t-elle été choisie ? Quel est le calendrier de pose des dispositifs aux autres entrées de station ?

Quel est le budget alloué à cette opération de sécurisation des trémies ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Depuis l'incident impliquant la Range Rover, les points d'insertion dans le réseau ont été analysés et la STIB a étudié plusieurs possibilités techniques. C'est la solution de type "écluse à bus" qui a été retenue.

Over de installatie daarvan moet goed worden nagedacht, want de rails moeten sterk genoeg zijn om de tram over een gracht te laten rijden en het systeem mag ook geen gevaar vormen voor voetgangers en automobilisten die hun voertuig verlaten als ze vast komen te zitten.

De MIVB heeft nog een aantal andere technische aspecten onderzocht, maar is nu klaar om met de werken te beginnen. De tunnelmonden zullen dus uitgerust worden met een dergelijk systeem.

Uiteraard staat er aan de tunnelmonden signalisatie. We leggen momenteel de laatste hand aan nieuwe wegmarkering om de zichtbaarheid ervan te verbeteren. De nieuwe bewegwijzering zal ontworpen worden op basis van de concrete inrichting van de plekken.

Bij de meest recente incidenten ging het om automobilisten die geen rekening hielden met de nochtans goed zichtbare bewegwijzering of die de hekken hadden weggeduwd. Zij moeten eraan herinnerd worden dat ze de bewegwijzering in acht moeten nemen.

Net voor de kerstvakantie werd de eerste fase van de beveiliging van de tunnelmonden uitgevoerd aan die van de Jamarlaan. Daarmee hebben we het concept aan de praktijk kunnen toetsen en daarbij zijn een aantal obstakels aan het licht gekomen waardoor het oorspronkelijke plan enigszins bijgestuurd moet worden. De beveiliging van die tunnelmond zal model staan voor de andere, die binnenkort aan de beurt komen. De kosten van zo een systeem schommelen tussen 5.000 en 10.000 euro per eenheid.

Wat eerder vermelde incidenten betreft, is er wel een verschil afhankelijk van het type wagen. Een kleine wagen kan sowieso niet ver doorrijden op tramrails, terwijl een SUV (sport utility vehicle) honderden meters kan afleggen alvorens tot stilstand te komen.

Bij het voorval met de kleinere wagen heeft de MIVB zelfs de tijd niet gehad om in te grijpen. De bestuurster beseftte al na enkele meters dat ze verkeerd zat en is er meteen achteruit weer uit gereden. Het hele voorval duurde ongeveer vier minuten.

Une telle option ne peut s'improviser. En effet, il faut s'assurer que les rails permettent et supportent le passage sur un fossé, que la sécurité des piétons n'est pas mise en danger et qu'une voiture coincée dans pareille écluse ne mettra pas son conducteur en danger lors de sa sortie.

De nombreux autres éléments techniques devaient être vérifiés. La STIB a obtenu une solution qui convient à toutes les parties. Elle va dès lors pouvoir commencer les travaux. Une démarche est donc entreprise pour équiper ces trémies d'un dispositif de sécurité inspiré de ces écluses à bus qui sont déjà présentes à certains endroits. Le principe est de créer un espace infranchissable par une voiture entre deux traverses. Le dispositif ne sera pas amovible et il limitera l'accès des tunnels aux véhicules qui sont équipés d'un dispositif rail-route.

La nouvelle signalétique sera conçue en fonction de la disposition concrète des lieux. Une signalétique existe déjà, bien évidemment, à l'entrée des trémies, mais aussi à l'entrée des travaux. La signalétique en place répond au Code de la route. Un projet de marquage est en cours de finalisation, qui permettra d'améliorer la visibilité pour les automobilistes.

Dans les derniers cas que nous avons connus, les automobilistes entrés sur les chantiers n'ont pas respecté la signalétique mise en place, pourtant bien visible, et certains ont poussé avec leur voiture les barrières mobiles. Il faut donc rappeler les automobilistes au respect de la signalisation.

Juste avant les vacances de Noël, une première phase de sécurisation des trémies a été réalisée à la trémie Jamar. L'objectif était d'évaluer la faisabilité pratique du concept. Une série d'obstacles ayant été constatés, le concept initial doit être légèrement modifié. Des adaptations sont étudiées afin de poursuivre l'installation comme prévu. La sécurisation de la trémie Jamar servira d'exemple de concept de base applicable, à court terme, à toutes les autres trémies de tunnel. Des permis devront être délivrés à cette fin.

Le coût d'une telle installation varie en fonction des dispositions pratiques de l'endroit concerné. Il oscille entre 5.000 et 10.000 euros par unité.

In afwachting van de beveiliging naar het voorbeeld van de bussluizen is de MIVB bezig met het plaatsen van paaltjes voor de ingang van de premetrostations.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Er wordt dus naar oplossingen gezocht en ik twijfel er niet aan dat die dit jaar nog gerealiseerd zullen worden.*

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Als ik het goed begrijp, kunnen dergelijke voorvallen zich niet meer voordoen.*

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS

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

betreffende "de taxibussen van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

S'agissant de la différence entre un véhicule de type Range Rover et une "petite voiture", la STIB a indiqué à l'époque que cette dernière ne pourrait supporter longtemps de rouler sur des rails. La distance parcourue par la petite voiture était très limitée ; elle a très rapidement fait marche arrière et est ressortie d'elle-même. Un véhicule de ce type sera donc stoppé très tôt, tandis qu'un SUV (sport utility vehicle), davantage prévu pour des parcours cahoteux, pourra parcourir plusieurs centaines de mètres sans pour autant être arrêté.

Les équipes de la STIB n'ont même pas eu le temps d'intervenir pour sortir la "petite voiture" : la conductrice a fait quelques mètres dans la trémie, a réalisé qu'elle n'était pas au bon endroit et a fait marche arrière. Le tout a duré environ quatre minutes.

Entre-temps, comme je l'avais déjà annoncé, la STIB a commencé à placer des potelets devant l'entrée des stations.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je prends bonne note que des solutions sont à l'étude et je ne doute pas que nous verrons, dès cette année, leur mise en œuvre effective.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Si je comprends bien, ce genre de situation ne pourra plus se reproduire. Je vous en remercie.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE GROUWELS

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

concernant "les taxibus de la STIB".

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

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- "Brussel, dat zijn wij allemaal". Dat is de leuze van de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB en ze neemt die ter harte. Het is de bedoeling dat alle burgers vrij kunnen bewegen in de stad.

Tijdens de vorige regeerperiode richtte de MIVB, na overleg met meerdere verenigingen voor personen met een handicap, een dienst met taxibussen op. Deze dienst is bedoeld voor het vervoer van personen met een handicap. Iedereen kan op een bepaald moment van zijn leven behoefte hebben aan begeleid vervoer, bijvoorbeeld door een aangeboren handicap of een niet-aangeboren letsel na een ziekte of ongeluk, of eenvoudigweg door ouderdom.

De collectieve vervoersdienst TaxiBus rijdt van deur tot deur. Wie van de dienst wil gebruikmaken, moet aan een aantal voorwaarden voldoen, zoals een blijvende invaliditeit van 80%, een verlamming of een amputatie van de bovenste ledematen. Daarnaast mogen ook blinden en slechtzienden met een gezichtsverlies van minstens 90% de TaxiBus gebruiken. Het aanbod van de MIVB wordt aangevuld met een contract met de taxisector. Doet een klant een beroep op de dienst Minibus, dan kan de rit eventueel uitgevoerd worden door een taxi.

Het project loopt nu al enige tijd. Wat is de stand van zaken van het gebruik van TaxiBus? Heeft er al een evaluatie plaatsgevonden? Werkt het systeem voldoende efficiënt en soepel om aan de behoeften van de doelgroep te voldoen? Hoe evolueert het aantal gebruikers? Werd er al gepeild naar de tevredenheid van de gebruikers? Hebben zij al kritiek geuit? Wat is de kostprijs van een traject? Is het aantal ritten per persoon beperkt? Zijn er voorrangsregels?

Deze dienst is bedoeld voor personen met een handicap, maar gezien het aantal senioren in Brussel (meer bepaald vijfenzestigplussers die graag zo lang mogelijk thuis willen blijven wonen en een sociaal leven willen) is aangepast vervoer ook voor hen een noodzaak. Door ouderdom of letsels na een ziekte wordt het ook voor hen moeilijk om het openbaar vervoer te gebruiken. Overweegt u om de dienst naar de doelgroep van senioren uit te breiden?

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (en néerlandais).- *Sous la précédente législature, la STIB a instauré un service de taxibus, destiné au transport des personnes handicapées.*

Pour pouvoir utiliser ce service, il faut remplir une série de critères, comme une invalidité permanente de 80%, une paralysie ou une amputation des membres supérieurs. Les personnes aveugles ou malvoyantes avec un handicap visuel d'au moins 90% peuvent également utiliser TaxiBus. L'offre de la STIB est complétée d'un contrat avec le secteur des taxis. Si un client fait appel au service Minibus, le voyage peut être effectué en taxi.

Quel est l'état des lieux de l'utilisation de TaxiBus ? Le système a-t-il déjà été évalué ? Est-il suffisamment souple et efficace pour répondre aux besoins du groupe cible ? Comment évolue le nombre d'utilisateurs ? A-t-on déjà sondé la satisfaction des utilisateurs ? Ont-ils déjà exprimé des critiques ? Quel est le coût d'un trajet ? Le nombre de voyages est-il limité par personne ? Existe-t-il des règles de priorité ?

Par ailleurs, vu le nombre de seniors à Bruxelles, un transport adapté devient également une nécessité pour eux. Envisagez-vous d'étendre le service à ce groupe cible ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Sinds de hervorming van de taxibussen in 2012 steeg het aantal ritten met 55%, van 45.000 naar meer dan 70.000. Uit een tevredenheidsonderzoek van eind 2014 bleek dat 82% van de ondervraagden tevreden tot zeer tevreden is. Jaarlijks verzamelen we ook gegevens voor de tevredenheidsbarometer, waarmee de MIVB naar de tevredenheid van haar klanten peilt. Daarin haalde de MIVB in 2015 een score van zeven op tien. De maatschappij deed nooit beter.

De houding en de competenties van de bestuurders, de prijzen en het sociaal contact worden aangestipt als positieve punten. De reistijd en de stiptheid zijn echter werkpunten.

De prijs van een rit bedraagt sinds 2012 1,70 euro. Er zijn geen voorrangsregels of een maximum voor het aantal ritten. Rekening houdend met de huidige regels kunnen 15.000 mensen gebruikmaken van TaxiBus. Toch stelt de MIVB vast dat slechts 12% van de gebruikers is ingeschreven, wat betekent dat de doelgroep - mensen met een handicap die aan de voorwaarden voldoen - nog veel potentieel heeft. Bij de opmaak van het beheercontract van 2017 zullen we nagaan of er afgezien van deze mensen nog andere doelgroepen in aanmerking komen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Het verheugt mij dat de dienst TaxiBus steeds meer gebruikt wordt. De CD&V is een groot voorstander van een inclusieve samenleving.

Hebt u doelstellingen bepaald op het gebied van stiptheid en snelheid? Hoe wil de MIVB die problemen aanpakken?

U zegt dat slechts 12% van de doelgroep regelmatig de dienst gebruikt. Waarom zijn dat er zo weinig? Is er sprake van een gebrekkige informatieverbreiding? Wat wilt u daaraan doen?

De CD&V zal het beheercontract van 2017 met veel belangstelling bestuderen om na te gaan hoe u de dienstverlening voor andere categorieën van

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Depuis la réforme des taxibus en 2012, le nombre de voyages a augmenté de 55%, passant de 45.000 à plus de 70.000. Selon une enquête de satisfaction menée fin 2014, 82% des personnes interrogées se disaient satisfaites à très satisfaites. Chaque année, nous collectons également des données pour le baromètre de satisfaction de la STIB, qui a atteint en 2015 le score inégalé de sept sur dix.*

Le comportement et les compétences des conducteurs, les prix et le contact social sont cités comme des points positifs. Le temps de trajet et la ponctualité sont par contre des points à travailler.

Depuis 2012, le prix d'un voyage s'élève à 1,70 euro. Il n'existe ni règles de priorité ni maximum de voyages autorisés. Compte tenu des règles actuelles, 15.000 personnes peuvent utiliser TaxiBus. Or, la STIB constate que seuls 12% des utilisateurs sont inscrits, ce qui signifie que le groupe cible des personnes handicapées répondant aux critères a encore beaucoup de potentiel. Nous examinerons, lors de l'élaboration du contrat de gestion 2017, si d'autres groupes cibles peuvent entrer en ligne de compte.

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

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (en néerlandais).- *Avez-vous défini des objectifs de ponctualité et de rapidité? Comment la STIB entend-elle appréhender ces problèmes?*

Vous dites que seuls 12% du groupe cible utilisent régulièrement le service. Pourquoi si peu? Serait-ce dû à une mauvaise diffusion de l'information? Que comptez-vous faire pour y remédier?

Le CD&V étudiera avec beaucoup d'intérêt le contrat de gestion 2017 pour connaître la manière dont vous comptez étendre le service à d'autres catégories d'utilisateurs. Toutefois, ma principale question est de savoir comment la STIB entend améliorer la situation pour les personnes handicapées.

gebruikers wilt aanpakken. Mijn belangrijkste vraag op dit moment is echter hoe de MIVB de situatie voor personen met een handicap wil verbeteren.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb de MIVB gevraagd om de informatieverstrekking over TaxiBus aan personen met een handicap te verbeteren. De maatschappij bestudeert momenteel hoe ze dat zal klaarspelen.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Wat wil de MIVB doen om de stiptheid en de snelheid ervan te verbeteren?

De heer Pascal Smet, minister.- Ook dat wordt onderzocht bij de evaluatie van het beheercontract.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Ik houd die evaluatie nauwlettend in de gaten.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de testen met hybride bussen door de MIVB".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Als gevolg van de wijziging van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) kan de MIVB hybride bussen bestellen.*

In april 2015 was er al sprake van een plan om 235 bussen te bestellen, waarvan een deel voor de uitvoering van het busplan zou dienen. De rest moest de Euro 2-bussen vervangen.

In november 2016 besliste de regering eindelijk dat

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *J'ai demandé à la STIB d'améliorer l'information des personnes handicapées concernant TaxiBus.*

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (*en néerlandais*).- *Que compte faire la STIB pour améliorer la ponctualité et la rapidité du service ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Cet aspect sera également examiné lors de l'évaluation du contrat de gestion.*

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (*en néerlandais*).- *Je surveillerai cette évaluation de près.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'essai de bus hybrides par la STIB".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- *Après avoir procédé à une modification du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) est en mesure de lancer des commandes de bus hybrides.*

Pour rappel, en avril 2015, il était déjà question de commander 235 bus, dont une partie doit servir à la mise en place du plan bus et une autre à remplacer 117 bus Euro 2.

er testen met hybride bussen nodig waren. De MIVB zou vier prototypes testen voor ze de knoop zou doorhakken over de bestelling.

Ondertussen is de invoering van het busplan uitgesteld tot 2019. Vooral de reizigers zijn het slachtoffer van dat getalm.

Ik interpelleerde u eerder al over de vertraging die de bestelling van de 235 bussen opliep. Mijn vrees werd bewaarheid en is zelfs nog groter geworden, want de bussen zijn nog steeds niet besteld. De hybride bussen worden ongetwijfeld pas over een aantal maanden getest, waardoor de uitvoering van het busplan nog verder op de lange baan wordt geschoven.

Wanneer wil de MIVB de hybride bussen testen? Hoelang nemen die testen in beslag? Waarom test de MIVB alleen standaardbussen? Loopt de bestelling van gelede bussen daardoor vertraging op?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De hybride standaardbussen worden voor de zomer van 2017 geleverd en de testfase eindigt in november. Vanaf augustus 2017 tot januari 2018 gaat de MIVB gelede bussen testen.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Hoeveel vertraging loopt het busplan daardoor op?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Volgens mij is er geen vertraging. Ik erfde dit dossier van mijn voorganger en moest de wetgeving aanpassen. De eerste bussen worden in 2018 geleverd en het busplan kan vanaf 2018*

La réflexion semble avoir été longue au niveau du gouvernement pour finalement aboutir en novembre 2016 à la conclusion qu'il était nécessaire de procéder à des essais de bus hybrides prototypes. Si l'information est correcte, la STIB va procéder à des essais de quatre prototypes de bus hybrides, avant de confirmer la commande de ce type de véhicule.

Voilà bien du temps qui s'écoule et les victimes de cette lenteur seront les usagers, qui ne verront la mise en application du Plan bus qu'en 2019.

Lors d'une interpellation précédente, je vous avais interrogé sur les conséquences du retard ainsi occasionné dans la commande des 235 nouveaux véhicules et sur la mise en application du nouveau Plan bus.

Mes craintes étaient fondées à l'époque. Elles sont aujourd'hui renforcées, puisque la commande ne peut encore être passée à ce stade. Nul doute que les essais de bus hybrides ne pourront avoir lieu avant plusieurs mois, ce qui repousse encore un peu plus la mise en application dudit Plan bus.

Quand les essais des bus hybrides sur le réseau de la STIB sont-ils prévus ? Combien de temps ces essais vont-ils durer ? Pourquoi ces essais se limitent-ils aux seuls bus standard ? Faut-il en déduire que la commande des bus articulés sera retardée en conséquence ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La livraison des bus hybrides standard pour les essais est prévue avant l'été 2017 et la phase d'essai doit se terminer en novembre 2017. Des bus hybrides articulés vont aussi être livrés pour être testés en août 2017 et la phase d'essai doit se terminer en janvier 2018. Tout est en cours !

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Quelle est la conséquence en termes de retards pour le Plan bus ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne sais pas si l'on peut parler de retard. Nous avons hérité d'une situation et avons dû changer la législation. Les premières livraisons de bus auront lieu en 2018 et nous pourrons introduire le Plan bus en 2018-2019.

worden uitgevoerd. Het Brussels Gewest krijgt eindelijk milieuvriendelijke bussen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de heraanleg van het Dumonplein in Sint-Pieters-Woluwe".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Sinds korte tijd behoort het Dumonplein tot het gewestelijke wegennet. U hebt een overeenkomst gesloten met de gemeente Sint-Pieters-Woluwe waarin u de gemeente als bouwheer aanwijst voor de heraanleg van dat plein. Daarvoor hebt u bovendien een forfaitaire subsidie van 3.611.358,02 euro toegekend.*

In de overeenkomst staat dat het de bedoeling is een afgescheiden fietspad aan te leggen, een eigen bedding te reserveren voor de tram en de geschrapte parkeerplaatsen te compenseren met parkeergelegenheid buiten de openbare weg.

Hoewel het plan dat de gemeente heeft uitgetekend geenszins aan die doelstellingen voldoet, heeft het gewest er op 3 oktober toch een stedenbouwkundige vergunning voor verleend.

Op 14 oktober kondigde de burgemeester in de pers aan dat het project ten gevolge van een akkoord met de handelaars in de buurt gewijzigd werd en dat er toch veertig parkeerplaatsen in het midden van het plein kwamen. Hij zei dat een gewijzigde vergunning daarvoor niet nodig was omdat u uw akkoord gegeven had. Er werd bij deze procedure ook geen effectenrapport opgesteld, hoewel dat broodnodig is.

Bent u van mening dat de verleende vergunning overeenstemt met de doelstellingen van de overeenkomst die u ondertekende?

Ce seront des bus propres, une première dans cette Région !

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le réaménagement de la place Dumon sise à Woluwe-Saint-Pierre".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Depuis peu, la place Dumon est une voirie régionale, pour laquelle vous avez conclu, avec la commune de Woluwe-Saint-Pierre, une convention confiant à celle-ci la maîtrise d'ouvrage pour y procéder à d'importants travaux de réaménagement. Vous lui avez alloué à cette fin une subvention forfaitaire de 3.611.358,02 euros qui a déjà été liquidée.

Les objectifs de ce réaménagement sont décrits dans la convention et visent notamment à créer une piste cyclable indépendante de la chaussée carrossable, à mettre les voies de tram actuelles en site propre et à proposer une offre compensatoire de stationnement hors voirie, notamment dans le centre commercial voisin.

Quoique ces objectifs ne soient nullement rencontrés, l'administration régionale a délivré, le 3 octobre dernier, un permis d'urbanisme sur la base du projet développé par la commune, en apparente collaboration avec vos services.

Le 14 octobre, la commune de Woluwe-Saint-Pierre, par la voix de son bourgmestre, annonçait à la presse que, à la suite d'un accord passé avec les commerçants riverains, elle modifiait le projet en rétablissant quarante places de stationnement au centre de la place, devenue aussi voirie régionale au terme de la convention. Pour ce faire, aucun permis d'urbanisme modificatif ne serait sollicité, le bourgmestre se portant fort de votre accord sur ce point.

Volgens artikel 1 van de stedenbouwkundige vergunning worden er parkeerplaatsen geschrapt met de bedoeling om het plein gezelliger te maken en om te vormen tot zone 20. Volgens artikel 5 moet het plein trouwens vooral dienen voor markten, feestelijkheden en dergelijke. Het verbaast me daarom dat de burgemeester nu zegt dat daar toch parkeerplaatsen komen.

Over de mobiliteit staat in de vergunning dat de verkeerssituatie voor voetgangers veiliger wordt omdat het verkeer trager zal rijden en worden beperkt. Het tramverkeer zal niet langer worden gehinderd door automobilisten die van of naar het parkeerterrein in het midden van het plein komen.

Beschouwt u de beslissing om alsnog 40 parkeerplaatsen te plannen op het centrale gedeelte van het plein als een kleine wijziging? Vindt u het aanvaardbaar dat een burgemeester met een politiereglement ingaat tegen een stedenbouwkundige vergunning die de juridische basis vormt voor de heraanleg? Hebt u op een of andere manier uw fiat gegeven voor de wijzigingen die de burgemeester aankondigde?

De MIVB heeft bedenkingen geuit over de gevolgen die de heraanleg zal hebben voor de regelmaat van tramlijn 39, die in tegenstelling tot wat in de overeenkomst stond, geen eigen bedding krijgt en bovendien zal worden gehinderd door het autoverkeer op het Dumonplein. Met andere woorden, voor de tram is het nieuwe plan zeker geen vooruitgang. Ook het busverkeer zal worden gehinderd. Vindt u dat dat conform de overeenkomst is?

Outre le fait que la procédure de demande de permis d'urbanisme n'a pas été précédée d'un rapport d'incidence, pourtant indispensable, estimez-vous que le permis délivré est conforme aux objectifs décrits dans la convention que vous avez signée ?

Je voudrais simplement rappeler que selon son article 1, l'objet même du permis d'urbanisme s'appuie sur l'idée qu'il faut supprimer le stationnement sur la place afin d'améliorer la convivialité de l'espace public et aménager la place en zone 20. Dans l'article 5, on atteint l'objet de la demande - "considérant que le centre de la place privilégie une fonction de séjour, créative et de loisirs tout en maintenant l'organisation de marchés et fêtes diverses" - en supprimant le parking de l'espace central. C'est le fondement, la substance même de l'octroi de ce permis d'urbanisme.

Il paraît donc étonnant de se dire qu'on pourrait y déroger et y remettre des places, mais je veux seulement vous entendre sur la question.

Ici, à l'aspect mobilité de l'article suivant, il est dit que, pour les piétons, "le projet proposé sécurise l'ensemble des traversées piétonnes en réduisant la vitesse du trafic et en supprimant les voies de circulation contiguës. De cette façon, on supprime le risque d'accident par cisaillement des trajectoires." Quant à la course de tram, elle "ne sera plus interrompue par les voitures souhaitant accéder à ou sortir d'un parking".

Ce sont quelques exemples parmi d'autres, mais je pense qu'il est intéressant de vous entendre sur ces questions. Estimez-vous que le rétablissement de 40 espaces de stationnement au centre de la place constitue une modification mineure, conforme à la place ? Acceptez-vous l'idée que, par mesure de police, un bourgmestre aille à l'encontre d'un permis délivré peut-être à tort, mais qui constitue, tant qu'il n'est pas modifié, la norme juridique encadrant ce réaménagement ? Subsidiairement, avez-vous d'une quelconque manière marqué votre accord sur les modifications annoncées par le bourgmestre ?

Enfin, la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) s'est montrée pour le moins réservée quant aux conséquences de ce réaménagement sur la régularité de la ligne de tram

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Uw eerste vraag kan ik positief beantwoorden.*

Volgens het akkoord kunnen er op welbepaalde tijdstippen veertig parkeerplaatsen ter beschikking worden gesteld in het midden van het plein. Het gaat om een tijdelijke maatregel in afwachting van extra parkeergelegenheid in de Baron d'Huartlaan en onder de Stockelsquare. Het gaat dus niet om een verregaande wijziging van de aanleg en het gebruik van het plein.

Er zijn meerdere wettelijke oplossingen om gedurende maximaal twee jaar parkeren op het plein toe te staan zonder dat de stedenbouwkundige vergunning hoeft te worden gewijzigd.

De betrokken gemeente is bevoegd om in overleg met het gewest voor die oplossingen te zorgen. Ik heb geen bezwaar met het voorstel.

Als de maatregel na twee jaar blijft gehandhaafd, moet de gemeente of het gewest een aanvraag tot wijziging van de vergunning indienen. De heraanleg van het plein verstoort het openbaar vervoer niet. De trams zullen misschien zelfs vlotter kunnen rijden omdat er minder kruisbewegingen nodig zijn.

De haltes worden ook aangepast, waardoor het comfort op lijn 36 zal toenemen.

Ik heb dan ook geen probleem met de maatregel van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe.

39, qui non seulement n'est pas en site propre, contrairement à ce que prévoyait la convention, mais dont demain le site banalisé sera emprunté, sur une seule bande, par l'ensemble du charroi convergeant vers la place Dumon. En un mot, la situation future sera, pour le passage des trams, plus défavorable que la situation actuelle. Le trafic des bus sera également perturbé. Estimez-vous là encore que ceci est conforme aux objectifs de la convention passée ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - La réponse à la première question est "oui".

Pour ce qui est de la deuxième question, l'accord prévoit, durant des plages horaires bien définies, quarante emplacements de parking sur la place. C'est une mesure temporaire en attendant la création de parkings supplémentaires avenue Baron d'Huart et, surtout, de parkings souterrains sous le square Stockel.

L'aménagement et l'utilisation de la place ne changent donc pas essentiellement.

Il existe plusieurs solutions légales pour autoriser, pour une période maximale de deux ans, le stationnement sur une partie de la place sans modifier le permis d'urbanisme.

Ces solutions sont du ressort de la commune en accord avec la Région. Et, pour ma part, je n'y vois aucun inconvénient.

En revanche, si la mesure devait se prolonger au-delà de deux ans, la commune, ou la Région, devront introduire un permis modificatif.

L'aménagement de la place ne perturbera pas la situation des transports publics. Le problème ne regarde pas tant la vitesse des trams que leur régularité.

Étant donné les réserves de capacités existantes sur la place et la suppression des mouvements de cisaillement par le nouvel aménagement, la situation des trams ne sera pas dégradée ; elle sera peut-être même améliorée.

Comme les arrêts vont également être réaménagés,

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *De MIVB is er niet gerust in. Dat blijkt uit het feit dat de maatschappij de gemeente vroeg om een plan in te voeren dat zo nodig nog ongedaan kan worden gemaakt. De gemeente ging daar niet op in. Het plein wordt heraangelegd met bomen, zodat er geen plaats is voor een rijweg voor auto's naast een trambedding. Ik vind het verbazingwekkend dat er daarover een akkoord is.*

De in- en uitrit van het parkeerterrein zou in het midden van het plein liggen, maar de burgemeester heeft 40 parkeerplaatsen rond het plein in het vooruitzicht gesteld, wat ook gevolgen zal hebben voor de doorstroming van auto's, trams en bussen.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat doet met denken aan uw partijleden in de Brusselse gemeenteraad, die moord en brand schreeuwden toen we de Kleerkopersstraat autovrij maakten. Vandaag zijn daar erg veel passanten en is het aantal winkels zelfs toegenomen.*

Sommige van uw partijleden hebben het volledig bij het verkeerde eind. Telkens als de MR zich tegen een van mijn initiatieven verzet, blijkt het een succes te worden. Als we rekening houden met bepaalde bezwaren, draait het uit op een grote mislukking. Daar moet u eens over nadenken.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik wil toch nog even herhalen dat ik niet tegen voetgangerszones ben. De Kleerkopersstraat is inderdaad een succesverhaal.*

In verband met het Dumonplein denk ik niet dat elk goed idee overal toepasbaar is. Ik vind het jammer

le confort de la ligne 36 pourrait lui aussi être amélioré.

Je ne vois pas en quoi l'action de la commune de Woluwe-Saint-Pierre pose problème.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- C'est la STIB qui a demandé à la commune de Woluwe-Saint-Pierre d'accepter l'idée d'un projet réversible, ce qui montre son inquiétude. En réalité, le projet est irréversible. En effet, les lieux auront été aménagés et des arbres auront été plantés au milieu de ce qui pourrait redevenir deux voiries, à savoir le site propre du tram et une voie carrossable courant entre les arbres et les façades. Un accord sur ce point nous semble étonnant.

L'entrée et la sortie des parkings se situeraient au centre de la place. Mais le bourgmestre s'est engagé à recréer 40 places de stationnement autour de cette même place, ce qui aura aussi un impact sur la mobilité des voitures, des trams et des bus. Cela nous inquiète.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela me pense à l'attitude vos collègues MR à la Ville de Bruxelles quand, à l'époque, nous avons fait de la rue des Fripiers une rue piétonne. Ils ont annoncé une catastrophe pour l'ensemble des commerçants de la rue. Notre initiative était qualifiée de scandaleuse. Aujourd'hui, on constate que cette rue est non seulement très fréquentée, mais qu'en plus le nombre de commerces y a augmenté.

Permettez-moi de dire qu'une partie de votre parti - car ce n'est pas le cas de tous - se trompe complètement. Dans les faits, chaque fois que nous ne vous avons pas suivis, nous avons rencontré un succès et chaque fois que nous vous avons écouté, nous avons rencontré un échec formidable. Je vous invite à y réfléchir.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je tiens quand même à préciser - même si je crois que vous le savez - que je ne suis pas contre l'idée d'un piétonnier. Je trouve en effet que cette rue des Fripiers est une réussite. Je ne connais pas l'historique du dossier, je ne vais donc pas revenir sur vos affirmations. C'est votre avis et j'imagine

dat u onvoldoende rekening hebt gehouden met het feit dat het Dumonplein aan de rand van het Brussels Gewest ligt. Dat betekent dat de bezoekers niet allemaal Brusselaars zijn en dat ze evenmin allemaal met het openbaar vervoer kunnen komen. Bij gebrek aan parkeergelegenheid dreigt een deel van de klanten weg te blijven. Tenzij u het project bijstuurt, zult u de schuld dragen voor dat verlies. Die mensen zullen waarschijnlijk hun weg vinden naar de vele nieuwe winkelcentra.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Mensen die naar Antwerpen, Gent, Leuven of Louvain-la-Neuve gaan, zien hoe aangenaam de openbare ruimte kan zijn. Dat is het grote probleem voor Brussel.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Helaas gaan de werkzaamheden aan het Dumonplein binnenkort van start en weigert u het project bij te sturen, hoewel een aantal punten duidelijk voor verbetering vatbaar zijn.*

- Het incident is gesloten.

qu'au sein de mon parti, ils ont le leur. Pour en revenir à la place Dumon, je ne crois pas que toute bonne idée est exportable partout. Ce que je regrette, c'est que vous n'avez pas suffisamment tenu compte du fait que la place Dumon se trouve en bordure de la Région bruxelloise. Cela veut dire que ceux qui font vivre la place ne viennent pas tous de Bruxelles et donc pas toujours de zones irriguées par les transports en commun.

Inévitablement, une partie de la clientèle va s'en aller. Elle ne devra même pas aller bien loin puisque, vous l'avez vous même rappelé tout à l'heure, divers centres commerciaux sont en train de fleurir un peu partout aux alentours. Vous devrez porter la responsabilité de la désertion de cette clientèle, à moins que vous ne décidiez de modifier ce projet.

M. Pascal Smet, ministre.- *Quand les gens vont à Anvers, à Gand, à Leuven, à Louvain-la-Neuve, ils voient la qualité de l'espace publique. C'est ça le drame de Bruxelles.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Malheureusement, les travaux vont bientôt commencer. Or, le projet contient de bonnes choses, mais aussi de mauvaises choses. Il y a encore une série d'éléments qui sont à améliorer. Ce qui est regrettable, c'est qu'on soit en train de foncer tête baissée, avec un nombre d'erreurs qu'il est encore temps de corriger.*

- L'incident est clos.