



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

—
Integraal verslag

—
Compte rendu intégral

—
**Plenaire vergadering van
VRIJDAG 5 JUNI 2015**
(Ochtendvergadering)

—
**Séance plénière du
VENDREDI 5 JUIN 2015**
(Séance du matin)

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

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

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

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

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

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

INHOUD

VERONTSCHULDIGD	6
MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT	6
GRONDWETTELIJK HOF	6
KONING BOUDEWIJNSTICHTING	6
Jaarlijks magazine	
MOTIE	7
BRUSSEL STEDELIJKE ONTWIKKELING CITYDEV	7
MOTIE	7
VASTE NATIONALE CULTUURPACT-COMMISSIE	7
Jaarverslag 2014	
OMBUDSDIENST VOOR ENERGIE	8
Activiteitenverslag 2014	
BRUGEL	8
Voorstel en adviezen	
SENAAT	8
Informatieverslag over de omzetting van het recht van de Europese Unie in Belgisch recht	
VOORZITTERSCHAPPEN VAN DE EUROPESE RAAD EN DE EUROPESE COMMISSIE	9
BRUSSELS WAARBORGFONDS	9
Voordracht van een lijst van drie effectieve mandaten en drie plaatsvervangende mandaten	

SOMMAIRE

EXCUSÉS	6
COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT	6
COUR CONSTITUTIONNELLE	6
FONDATION ROI BAUDOUIIN	6
Magazine annuel	
MOTION	7
BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN CITYDEV	7
MOTION	7
COMMISSION NATIONALE PERMANENTE DU PACTE CULTUREL	7
Rapport annuel 2014	
SERVICE DE MÉDIATION DE L'ÉNERGIE	8
Rapport d'activités 2014	
BRUGEL	8
Proposition et avis	
SÉNAT	8
Rapport d'information concernant la transposition du droit de l'Union européenne en droit belge	
PRÉSIDENCES DU CONSEIL EUROPÉEN ET DE LA COMMISSION EUROPÉENNE	9
FONDS BRUXELLOIS DE GARANTIE	9
Présentation d'une liste de candidats à trois mandats effectifs et trois mandats suppléants	

WIJZIGING VAN DE SAMENSTELLING VAN EEN POLITIEKE FRACTIE	11	MODIFICATION DE LA COMPOSITION D'UN GROUPE POLITIQUE	11
WIJZIGINGEN AAN DE SAMENSTELLING VAN DE VASTE COMMISSIES	11	MODIFICATIONS DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS PERMANENTES	11
WIJZIGINGEN VAN DE SAMENSTELLING VAN DE PERMANENTE COMMISSIES EN VAN HET ADVIESCOMITÉ VOOR GELIJKE KANSEN VOOR MANNEN EN VROUWEN	11	MODIFICATIONS DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS PERMANENTES ET DU COMITÉ D'AVIS POUR L'ÉGALITÉ DES CHANCES ENTRE HOMMES ET FEMMES	11
ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE	12	PROJETS D'ORDONNANCE	12
Indiening		Dépôt	
VOORSTEL VAN ORDONNANTIE	15	PROPOSITION D'ORDONNANCE	15
Inoverwegingneming		Prise en considération	
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	15	ORDRE DES TRAVAUX	15
ONTWERP VAN ORDONNANTIE EN VOORSTELLEN TOT WIJZIGING VAN HET REGLEMENT	20	PROJET D'ORDONNANCE ET PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU RÈGLEMENT	20
Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 24 april 2015 tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie Gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (nrs. A-143/1 en 2 – 2014/2015).	20	Projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord de coopération du 24 avril 2015 modifiant l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1 ^{er} , de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles (n ^{os} A-143/1 et 2 – 2014/2015).	20
Algemene bespreking – Sprekers:	21	Discussion générale – Orateurs :	21
De heer Stefan Cornelis, rapporteur Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Emmanuel De Bock (FDF) De heer Paul Delva (CD&V) De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Guy Vanhengel, minister		M. Stefan Cornelis, rapporteur Mme Zoé Genot (Ecolo) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Emmanuel De Bock (FDF) M. Paul Delva (CD&V) M. Bruno De Lille (Groen) M. Guy Vanhengel, ministre	

Artikelsgewijze bespreking	27	Discussion des articles	27
Voorstellen tot wijziging van het reglement (nr. A-158/1 – 2014/2015).	28	Propositions de modification du règlement (n° A-158/1 – 2014/2015)	28
Commissie belast met de Europese aangelegenheden. Controle van het subsidiariteitsprincipe.		Commission chargée des questions européennes. Contrôle du principe de subsidiarité.	
Algemene bespreking – Sprekers:	28	Discussion générale – Orateurs :	28
De heer René Coppens, rapporteur De heer Armand De Decker, rapporteur		M. René Coppens, rapporteur M. Armand De Decker, rapporteur	
Artikelsgewijze bespreking	30	Discussion des articles	30
DEBAT OVER HET VERWEZENLIJKEN VAN 80 KILOMETER FIETSPADEN TEGEN 2018	31	DÉBAT SUR LA RÉALISATION DE 80 KILOMÈTRES DE PISTES CYCLABLES D'ICI 2018	31
Sprekers:	31	Orateurs :	31
De heer Vincent De Wolf (MR) De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) De heer Paul Delva (CD&V) De heer Hervé Doyen (cdH) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Bruno De Lille (Groen) Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld) De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) De heer Jef Van Damme (sp.a) De heer Emmanuel De Bock (FDF) De heer Philippe Close (PS) De heer Pascal Smet, minister		M. Vincent De Wolf (MR) M. Arnaud Pinxteren (Ecolo) M. Paul Delva (CD&V) M. Hervé Doyen (cdH) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Bruno De Lille (Groen) Mme Carla Dejonghe (Open Vld) M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) M. Jef Van Damme (sp.a) M. Emmanuel De Bock (FDF) M. Philippe Close (PS) M. Pascal Smet, ministre	

**VOORZITTERSCHAP: DE HEER CHARLES PICQUÉ, VOORZITTER.
PRÉSIDENCE : M. CHARLES PICQUÉ, PRÉSIDENT.**

- De vergadering wordt geopend om 9.42 uur.

De voorzitter.- Ik verklaar de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van vrijdag 5 juni 2015 geopend.

VERONTSCHULDIGD

De voorzitter.- Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid:

- mevrouw Annemie Maes;
- de heer Alain Destexhe, op officiële missie voor de Senaat;
- mevrouw Mahinur Ozdemir;
- de heer Dominiek Lootens-Stael.

**MEDEDELINGEN AAN HET
PARLEMENT**

GRONDWETTELIJK HOF

De voorzitter.- Verscheidene mededelingen werden door het Grondwettelijk Hof aan het parlement gedaan.

Zij zullen in de bijlagen van het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

KONING BOUDEWIJNSTICHTING

Jaarlijks magazine

De voorzitter.- Bij brief van 11 mei 2015 zendt de

- La séance est ouverte à 9h42.

M. le président.- Je déclare ouverte la séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 5 juin 2015.

EXCUSÉS

M. le président.- Ont prié d'excuser leur absence :

- Mme Annemie Maes ;
- M. Alain Destexhe, en mission officielle pour le Sénat ;
- Mme Mahinur Ozdemir ;
- M. Dominiek Lootens-Stael.

**COMMUNICATIONS FAITES AU
PARLEMENT**

COUR CONSTITUTIONNELLE

M. le président.- Diverses communications ont été faites au parlement par la Cour constitutionnelle.

Elles figureront en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

FONDATION ROI BAUDOIN

Magazine annuel

M. le président.- Par lettre du 11 mai 2015, la

Koning Boudewijnstichting het eerste nummer van het 'Jaarlijks magazine' 2014.

- Ter informatie.

MOTIE

De voorzitter.- Bij brief van 12 mei 2015 zendt het gemeentebestuur van Sint-Pieters-Woluwe een motie in verband met de regeling voor het ophalen van het huishoudelijk afval.

- Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

BRUSSEL STEDELIJKE ONTWIKKELING CITYDEV

De voorzitter.- Bij brief van 20 mei 2015 zendt citydev.brussels aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement een publicatie van het Overzicht van het kantorenpark met als titel 'Leegstand 2014 in Brussel en focus op de Vijfhoek'.

- Verzonden naar de commissie voor de Territoriale Ontwikkeling.

MOTIE

De voorzitter.- Bij brief van 20 mei 2015 zendt het gemeentebestuur van Kortenbergh een motie met betrekking tot de geplande winkelcentra in Brussel en in de Vlaamse Rand.

- Verzonden naar de commissie voor de Territoriale Ontwikkeling.

VASTE NATIONALE CULTUURPACTCOMMISSIE

Jaarverslag 2014

De voorzitter.- Bij brief van 22 mei 2015 zendt de Vaste Nationale Cultuurpactcommissie, in uitvoering van artikel 26 van de wet van 16 juli 1973 waarbij de bescherming van de ideologische en filosofische strekkingen gewaarborgd wordt, haar jaarverslag 2014.

- Ter informatie.

Fondation Roi Baudouin transmet le premier numéro du "Magazine annuel" 2014.

- Pour information.

MOTION

M. le président.- Par lettre du 12 mai 2015, l'administration communale de Woluwe-Saint-Pierre transmet une motion relative au régime de collecte des déchets ménagers.

- Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN CITYDEV

M. le président.- Par lettre du 20 mai 2015, citydev.brussels transmet au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale une publication de l'Observatoire des bureaux intitulée "Vacance 2014 à Bruxelles et zoom sur le Pentagone".

- Renvoi à la Commission du développement territorial.

MOTION

M. le président.- Par lettre du 20 mai 2015, l'administration communale de Kortenbergh transmet une motion concernant "de geplande winkelcentra in Brussel en in de Vlaamse Rand".

- Renvoi à la Commission du développement territorial.

COMMISSION NATIONALE PERMANENTE DU PACTE CULTUREL

Rapport annuel 2014

M. le président.- Par lettre du 22 mai 2015, la Commission nationale permanente du Pacte culturel transmet, en application de l'article 26 de la loi du 16 juillet 1973 garantissant la protection des tendances idéologiques et philosophiques, son rapport annuel 2014.

- Pour information.

OMBUDSDIENST VOOR ENERGIE

Activiteitenverslag 2014

De voorzitter.- Bij brief van 26 mei 2015 zendt de Ombudsdienst voor Energie het activiteitenverslag voor het jaar 2014 overeenkomstig artikel 27, § 15, van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt.

- Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

BRUGEL

Voorstel en adviezen

De voorzitter.- Bij mail van 27 mei 2015 zendt de Reguleringscommissie voor energie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Brugel, met toepassing van de bepalingen van artikel 30 bis, § 2, van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van artikel 2 van het besluit van de regering van 29 november 2012 tot vastlegging van de quota voor groenestroomcertificaten voor de jaren 2013 en volgende, aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, een voorstel betreffende de aanpassing van de quota inzake groenestroomcertificaten alsook twee adviezen betreffende de voorontwerpen van besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest houdende aanwijzing van de cvba Sibelga als distributienetbeheerder voor elektriciteit en voor gas in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor een termijn van twintig jaar mee.

- Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

SENAAT

Informatieverslag over de omzetting van het recht van de Europese Unie in Belgisch recht

De voorzitter.- Bij brief van 29 mei 2015 zendt de voorzitter van de Senaat het informatieverslag over de omzetting van het recht van de Europese Unie in Belgisch recht, namens de Commissie voor de transversale aangelegenheden – Gewestbevoegdheden.

SERVICE DE MÉDIATION DE L'ÉNERGIE

Rapport d'activités 2014

M. le président.- Par lettre du 26 mai 2015, le Service de médiation de l'énergie transmet le rapport d'activités de l'année 2014 conformément à l'article 27 § 15, de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité.

- Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

BRUGEL

Proposition et avis

M. le président.- Par courriel du 27 mai 2015, la Commission de régulation de l'énergie en Région de Bruxelles-Capitale, Brugel, transmet au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, en application des dispositions de l'article 30bis § 2 de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale et de l'article 2 de l'arrêté du gouvernement du 29 novembre 2012 fixant les quotas de certificats verts pour les années 2013 et suivantes, une proposition relative à l'ajustement des quotas de certificats verts, ainsi que deux avis relatifs aux avant-projets d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale désignant la SCRL Sibelga comme gestionnaire du réseau de distribution d'électricité et de gaz en Région de Bruxelles-Capitale pour une durée de vingt ans.

- Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

SÉNAT

Rapport d'information concernant la transposition du droit de l'Union européenne en droit belge

M. le président.- Par lettre du 29 mai 2015, la présidente du Sénat transmet le rapport d'information concernant la transposition du droit de l'Union européenne en droit belge fait au nom de la Commission des matières transversales - Compétences régionales.

- Ter informatie.

VOORZITTERSCHAPPEN VAN DE EUROPESE RAAD EN DE EUROPESE COMMISSIE

De voorzitter.- Bij brieven van 1 juni 2015 bedanken de heren Donald Tusk, voorzitter van de Europese Raad, en Jean-Claude Juncker, voorzitter van de Europese Commissie, het Brussels Hoofdstedelijk Parlement voor zijn steun in het dossier van de asielzoekers die Europa bereiken via een overtocht van de Middellandse Zee.

- Ter informatie.

BRUSSELS WAARBORGFONDS

Voordracht van een lijst van drie effectieve mandaten en drie plaatsvervangende mandaten

De voorzitter.- Ik herinner u eraan dat, bij brief ontvangen op 9 januari 2015, de minister belast met Tewerkstelling en Economie, het Brussels Hoofdstedelijk Parlement heeft verzocht om de procedure aan te vatten opdat aan de regering een lijst van kandidaten zou worden voorgelegd met het oog op de hernieuwing van het mandaat van drie effectieve leden en van drie plaatsvervangende leden van de raad van bestuur van het Brussels Waarborgfonds, benoemd op voordracht van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

Na de oproep tot kandidaatstelling, gedaan tijdens de plenaire vergadering van 23 januari 2015, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 5 februari 2015 en afgesloten op 2 maart 2015 om 12 uur, zijn volgende candidatures ingediend:

- de heer Daniel d'Ath, licentiaat in de rechten;
- de heer Denis-Martin Lievens, licentiaat in de handels- en financiële wetenschappen;
- de heer Julien Meganck (vast lid van het Brussels Waarborgfonds van 2001 tot 2007 en opnieuw sedert april 2013 ter vervanging van een overleden lid);
- de heer Paolo d'Alcantara, licentiaat in de natuurwetenschappen en doctor in de biomedische wetenschappen;

- Pour information.

PRÉSIDENCES DU CONSEIL EUROPÉEN ET DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

M. le président.- Par lettres du 1^{er} juin 2015, MM. Donald Tusk, président du Conseil européen, et Jean-Claude Juncker, président de la Commission européenne, remercient le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale pour le soutien qu'il a apporté dans le dossier des demandeurs d'asile rejoignant l'Europe par la Méditerranée.

- Pour information.

FONDS BRUXELLOIS DE GARANTIE

Présentation d'une liste de candidats à trois mandats effectifs et trois mandats suppléants

M. le président.- Je vous rappelle que par lettre reçue le 9 janvier 2015, le ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi et de l'Économie, demandait au parlement d'initier la procédure adéquate afin que le gouvernement soit saisi d'une liste de candidats en vue du renouvellement du mandat des trois membres effectifs et des trois membres suppléants du conseil d'administration du Fonds bruxellois de garantie, nommés sur présentation du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Suite à l'appel à candidatures lancé en séance plénière du 23 janvier 2015 et publié au Moniteur belge du 5 février 2015, qui s'est clôturé le lundi 2 mars 2015 à 12 heures, les candidatures suivantes ont été introduites :

- M. Daniel d'Ath, licencié en droit ;
- M. Denis-Martin Lievens, licencié en sciences commerciales et financières ;
- M. Julien Meganck, membre effectif du Fonds bruxellois de garantie de 2001 à 2007 et à nouveau depuis avril 2013 en remplacement d'un membre décédé ;
- M. Paolo d'Alcantara, licencié en sciences physiques et docteur en sciences biomédicales ;

- de heer Ahmed Si M'Hammed, licentiaat in de politieke wetenschappen en internationale betrekkingen en licentiaat in scheepvaart- en luchtvaartrecht;

- mevrouw Leila Kabachi, licentiate in de economische wetenschappen (voor het mandaat van plaatsvervangend lid).

Op 9 maart 2015 heeft de griffie van het parlement de kandidaatstelling van de heer Christian Lejeune, doctor in de rechten, ontvangen.

De oproep tot kandidaten die tijdens de plenaire vergadering van 13 maart 2015 gedaan werd en op 16 april 2015 om 12 uur afgesloten werd, heeft tot geen enkele nieuwe kandidaatstelling geleid.

Ingevolge de nieuwe oproep tot kandidaten die tijdens de plenaire vergadering van 24 april 2015 gedaan werd, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 4 mei 2015 en op 26 mei 2015 om 12 uur afgesloten werd, heeft het parlement de volgende kandidaturen ontvangen:

- de heer Walter Vandenbossche, licentiaat in de rechten;

- mevrouw Valérie Libert, licentiaat in de rechten.

Artikel 3, § 2, van de ordonnantie van 13 februari 2014 "ertoe strekkende binnen de leden die door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering benoemd worden in de bestuursorganen van rechtspersonen, een evenwichtige aanwezigheid van vrouwen en mannen te waarborgen", die op 15 maart 2014 in werking is getreden, voorziet dat ten minste een derde van de leden die door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in een bestuursorgaan benoemd zijn, van een ander geslacht moet zijn. Artikel 3, § 3 van bovengenoemde ordonnantie bepaalt dat, als een derde partij (in dit geval het parlement) aan de regering de benoeming van een lid in het bestuursorgaan van een rechtspersoon voorstelt, ze twee kandidaten van een verschillend geslacht dient voor te stellen (in dit geval zes mannen en zes vrouwen).

Aangezien het parlement over onvoldoende kandidaten beschikt (negen kandidaten in totaal, waaronder twee vrouwen), stelt het parlement voor om de termijn voor de indiening van de kandidaatstellingen te verlengen tot maandag 29 juni 2015 om 12 uur.

- M. Ahmed Si M'Hammed, licencié en sciences politiques et relations internationales et licencié en droit maritime et aérien ;

- Mme Leila Kabachi, licenciée en sciences économiques (pour le mandat de membre suppléant).

En date du 9 mars 2015, le greffe du parlement a été saisi de la candidature de M. Christian Lejeune, docteur en droit.

L'appel à candidats lancé lors de la séance plénière du 13 mars 2015, qui s'est clôturé le 16 avril 2015 à 12h00, n'a donné lieu à aucune nouvelle candidature.

Suite au nouvel appel à candidatures lancé lors de la séance plénière du 24 avril 2015, publié au Moniteur belge du 4 mai 2015 et qui s'est clôturé le 26 mai 2015 à 12h00, le parlement a reçu les candidatures suivantes :

- M. Walter Vandenbossche, licencié en droit ;

- Mme Valérie Libert, licenciée en droit.

L'article 3 § 2 de l'ordonnance du 13 février 2014 "visant à garantir, au sein des organes de gestion des personnes morales, une présence équilibrée de femmes et d'hommes parmi les membres nommés par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale", entrée en vigueur le 15 mars 2014, prévoit qu'un tiers au moins des membres nommés au sein d'un organe de gestion par la Région de Bruxelles-Capitale doivent être de sexe différent. L'article 3 § 3 de l'ordonnance précitée dispose que lorsqu'un tiers (en l'espèce, le parlement) propose au gouvernement la nomination d'un membre au sein de l'organe de gestion d'une personne morale, il est tenu de proposer deux candidats de sexe différent (soit en l'espèce six hommes et six femmes).

Ayant été saisi d'un nombre insuffisant de candidats (soit neuf candidats au total, dont deux candidates féminines), le parlement propose de prolonger le délai d'appel aux candidatures jusqu'au lundi 29 juin 2015 à 12 heures.

Geen bezwaar?

Zo zal geschieden.

WIJZIGING VAN DE SAMENSTELLING VAN EEN POLITIEKE FRACTIE

De voorzitter.- Bij brief van 1 juni 2015 brengt de heer Benoît Cerexhe, voorzitter van de cdH-fractie mij, overeenkomstig artikel 10.2, tweede lid van het reglement, op de hoogte van de schrapping van mevrouw Mahinur Ozdemir als lid van de cdH-fractie. Mevrouw Mahinur Ozdemir zal voortaan als onafhankelijk lid zetelen.

De uitwerking van deze wijziging op de evenredige samenstelling van de vaste commissies en het Bureau wordt, overeenkomstig artikel 10.2, derde lid van het reglement, uitgesteld tot het begin van de volgende zitting.

WIJZIGINGEN AAN DE SAMENSTELLING VAN DE VASTE COMMISSIES

De voorzitter.- Bij brief van 22 mei 2015 deelt de heer Philippe Close, voorzitter van de PS-fractie, wijzigingen mee aan de samenstelling van de commissie voor de huisvesting.

Zij zullen in de bijlagen van het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

WIJZIGINGEN VAN DE SAMENSTELLING VAN DE PERMANENTE COMMISSIES EN VAN HET ADVIESCOMITÉ VOOR GELIJKE KANSEN VOOR MANNEN EN VROUWEN

De voorzitter.- Bij mail van 5 juni 2015 deelt de cdH-fractie wijzigingen mee aan de samenstelling van de permanente commissies en het Adviescomité voor Gelijke Kansen voor Mannen en Vrouwen.

Zij zullen in de bijlagen van het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen.

Pas d'observation ?

Il en sera ainsi.

MODIFICATION DE LA COMPOSITION D'UN GROUPE POLITIQUE

M. le président.- Par lettre du 1^{er} juin 2015, M. Benoît Cerexhe, président du groupe cdH m'informe, conformément à l'article 10.2, alinéa 2 du règlement, de la radiation de Mme Mahinur Ozdemir en qualité de membre du groupe cdH. Mme Mahinur Ozdemir siègera dorénavant comme membre indépendante.

L'effet quant à la composition proportionnelle des commissions permanentes et du Bureau de la présente modification est, conformément à l'article 10.2 alinéa 3 du règlement, postposé au début de la prochaine session.

MODIFICATIONS DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS PERMANENTES

M. le président.- Par lettre du 22 mai 2015, M. Philippe Close, président du groupe PS, communique des modifications à la composition de la commission du logement.

Elles figureront en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

MODIFICATIONS DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS PERMANENTES ET DU COMITÉ D'AVIS POUR L'ÉGALITÉ DES CHANCES ENTRE HOMMES ET FEMMES

M. le président.- Par courriel du 5 juin 2015, le groupe cdH communique des modifications à la composition des commissions permanentes et du Comité d'avis pour l'égalité des chances entre hommes et femmes.

Elles figureront en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE

Indiening

De voorzitter.- Op datum van 3 juni 2015 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie tot goedkeuring van het samenwerkingsakkoord van 2 april 2015 tussen het Waals Gewest, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 4 november 2008 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de preventie en het beheer van verpakkingsafval (nr. A-163/1 – 2014/2015) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

De voorzitter.- Op datum van 3 juni 2015 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende geharmoniseerde regels betreffende de administratieve geldboeten bepaald bij de wetgeving op het vlak van werkgelegenheid en economie (nr. A-164/1 – 2014/2015) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Economische Zaken en de Tewerkstelling.

De voorzitter.- Op datum van 3 juni 2015 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende algemene regels betreffende de inhouding, de terugvordering en de niet-vereffening van subsidies op het vlak van werkgelegenheid en economie (nr. A-165/1 – 2014/2015) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Economische Zaken en de Tewerkstelling.

De voorzitter.- Op datum van 4 juni 2015 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de Republiek Moldavië, ondertekend te Chisinau op 21 mei 1996 (nr. A-166/1 – 2014/2015) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

De voorzitter.- Op datum van 4 juni 2015 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het

PROJETS D'ORDONNANCE

Dépôt

M. le président.- En date du 3 juin 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance approuvant l'accord de coopération du 2 avril 2015 entre la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'accord de coopération du 4 novembre 2008 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la prévention et la gestion des déchets d'emballages (n° A-163/1 – 2014/2015).

- Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

M. le président.- En date du 3 juin 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant des règles harmonisées relatives aux amendes administratives prévues par les législations en matière d'emploi et d'économie (n° A-164/1 – 2014/2015).

- Renvoi à la Commission des affaires économiques et de l'emploi.

M. le président.- En date du 3 juin 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant des règles générales relatives à la rétention, au recouvrement et à la non-liquidation des subventions en matière d'emploi et d'économie (n° A-165/1 – 2014/2015).

- Renvoi à la Commission des affaires économiques et de l'emploi.

M. le président.- En date du 4 juin 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord sur le transport routier entre le gouvernement du Royaume de Belgique et la République de Moldavie, signé à Chisinau le 21 mai 1996 (n° A-166/1 – 2014/2015).

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

M. le président.- En date du 4 juin 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant

akkoord tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk Marokko betreffende het internationaal vervoer over de weg van personen en goederen, en het protocol opgemaakt krachtens artikel 22 van het akkoord, ondertekend in Rabat op 14 juli 1997 (nr. A-167/1 – 2014/2015) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

De voorzitter.- Op datum van 4 juni 2015 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord tussen het Koninkrijk België en de Oekraïense regering betreffende het vervoer over de weg, ondertekend in Kiev op 28 juli 1997 (nr. A-168/1 – 2014/2015) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

De voorzitter.- Op datum van 4 juni 2015 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de Macedonische regering, ondertekend in Skopje op 10 september 1998 (nr. A-169/1 – 2014/2015) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

De voorzitter.- Op datum van 4 juni 2015 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Georgië, ondertekend te Brussel op 19 maart 2002 (nr. A-170/1 – 2014/2015) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

De voorzitter.- Op datum van 4 juni 2015 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Albanië, ondertekend te Tirana op 25 april 2006 (nr. A-171/1 – 2014/2015) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

assentiment à l'accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume du Maroc concernant les transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises, ainsi qu'au protocole conclu en vertu de l'article 22 de l'accord, signé à Rabat le 14 juillet 1997 (n° A-167/1 – 2014/2015).

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

M. le président.- En date du 4 juin 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de l'Ukraine sur le transport routier, signé à Kiev le 28 juillet 1997 (n° A-168/1 – 2014/2015).

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

M. le président.- En date du 4 juin 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement macédonien, signé à Skopje le 10 septembre 1998 (n° A-169/1 – 2014/2015).

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

M. le président.- En date du 4 juin 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la Géorgie, signé à Bruxelles le 19 mars 2002 (n° A-170/1 – 2014/2015).

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

M. le président.- En date du 4 juin 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République d'Albanie, signé à Tirana le 25 avril 2006 (n° A-171/1 – 2014/2015).

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

De voorzitter.- Op datum van 4 juni 2015 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Kazachstan, ondertekend te Brussel op 5 december 2006 (nr. A-172/1 – 2014/2015) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

De voorzitter.- Op datum van 4 juni 2015 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Russische Federatie over het wegvervoer, ondertekend te Moskou op 2 maart 2007 (nr. A-173/1 – 2014/2015) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

De voorzitter.- Op datum van 4 juni 2015 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Kosovo, ondertekend te Brussel op 18 juni 2010 (nr. A-174/1 – 2014/2015) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

De voorzitter.- Op datum van 4 juni 2015 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Montenegro, ondertekend te Podgorica op 16 februari 2010 (nr. A-175/1 – 2014/2015) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

De voorzitter.- Op datum van 4 juni 2015 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het akkoord over het wegvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Servië, ondertekend te Brussel op 5 maart 2010 (nr. A-176/1 – 2014/2015) ingediend.

M. le président.- En date du 4 juin 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Kazakhstan, signé à Bruxelles le 5 décembre 2006 (n° A-172/1 – 2014/2015).

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

M. le président.- En date du 4 juin 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la Fédération de Russie, signé à Moscou le 2 mars 2007 (n° A-173/1 – 2014/2015).

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

M. le président.- En date du 4 juin 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Kosovo, signé à Bruxelles le 18 juin 2010 (n° A-174/1 – 2014/2015).

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

M. le président.- En date du 4 juin 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement du Monténégro, signé à Podgorica le 16 février 2010 (n° A-175/1 – 2014/2015).

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

M. le président.- En date du 4 juin 2015, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord sur le transport routier entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Serbie, signé à Bruxelles 5 mars 2010 (n° A-176/1 – 2014/2015).

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

Inoverwegingneming

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz en de heer André du Bus de Warnaffe tot wijziging van de wet van 14 augustus 1986 betreffende de bescherming en het welzijn der dieren, teneinde het fokken van dieren voor hun pels te verbieden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nr. A-100/1 – 2014/2015).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter.- Ik heb een voorstel gekregen tot wijziging van de agenda met het oog op de inschrijving op de agenda van de plenaire vergadering van de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van de heer Johan Van den Driessche, mevrouw Cielte Van Achter, mevrouw Liesbet Dhaene, de heer Arnaud Verstraete, de heer Bruno De Lille en mevrouw Annemie Maes tot onderzoek van twee scenario's, namelijk de bouw van een nieuw nationaal voetbalstadion of de renovatie van het bestaande Koning Boudewijnstadion (nr. A-161/1 – 2014/2015).

Dit voorstel wordt, overeenkomstig de artikelen 49.5 en 60.4 van het reglement, door zes leden gesteund.

Het woord is aan de indiener van het voorstel tot wijziging van de agenda, de heer Johan Van den Driessche.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Wij hebben een voorstel van resolutie ingediend om een vergelijking te maken tussen twee opties, namelijk

- Renvoi à la Commission des finances et des affaires générales.

PROPOSITION D'ORDONNANCE

Prise en considération

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz et M. André du Bus de Warnaffe modifiant la loi du 14 août 1986 relative à la protection et au bien-être des animaux, visant à interdire l'élevage d'animaux à fourrure en Région de Bruxelles-Capitale (n° A-100/1 – 2014/2015).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

ORDRE DES TRAVAUX

M. le président.- Je suis saisi d'une demande de modification de l'ordre du jour en vue d'inscrire à l'ordre du jour de notre séance plénière la prise en considération de la proposition de résolution de M. Johan Van den Driessche, Mmes Cielte Van Achter, Liesbet Dhaene, MM. Arnaud Verstraete, Bruno De Lille et Mme Annemie Maes relative à l'étude des deux scénarios, à savoir la construction d'un nouveau stade national de football ou la rénovation du stade Roi Baudouin existant (n° A-161/1-2014/2015).

Cette demande est introduite conformément aux articles 49.5 et 60.4 du règlement et est appuyée par six membres.

La parole est à l'auteur de la proposition de modification de l'ordre du jour, M. Johan Van den Driessche.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (*en néerlandais*).- *Nous avons déposé une proposition de résolution relative à la comparaison de deux*

de bouw van een nieuw voetbalstadion en de renovatie van het Koning Boudewijnstadion. Wij vragen het voorstel dringend te behandelen, omdat de betrokken partijen, namelijk de stad Brussel, het Brussels Gewest en bouwheer Ghelamco tegen het einde van de maand een beslissing hopen te nemen en een contract te ondertekenen.

Via de pers vernemen wij dat de onderhandelingen moeizaam verlopen, maar misschien is dat enkel een tactiek om een aantal zaken door te duwen. Er moet hoe dan ook een keuze worden gemaakt tussen de bouw van een nieuw stadion en de renovatie van het huidige stadion. Dat moet dringend gebeuren, want de betrokken partijen willen snel vooruitgang boeken.

Met het voorstel van resolutie vragen wij de regering een vergelijking tussen de twee opties te maken. Daarvoor kan een beroep worden gedaan op de administratie of op een derde. Het hangt ervan af wat de mogelijkheden zijn en hoe snel er kan worden gewerkt. Alle opties moeten netjes in kaart worden gebracht. De voor- en nadelen op financieel gebied en in andere opzichten moeten tegen elkaar worden afgewogen.

Het parlement moet inzicht krijgen in de motivatie en argumentatie voor beide opties. Inmiddels lopen er immers onderhandelingen tussen Ghelamco en de voetbalclub die het nieuwe stadion normaal gezien zal gebruiken, namelijk RSC Anderlecht. De bedoeling is niet om ons hier uit te spreken voor of tegen een welbepaalde optie, wel om in onze assemblee op basis van een vergelijkende studie en aan de hand van voldoende informatie een grondige discussie te voeren.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Groen sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer Van den Driessche. De laatste tijd is er opvallend veel te doen over de diverse scenario's voor het voetbalstadion. De alternatieven die in de pers naar voren werden geschoven, werden al te gemakkelijk afgewezen. Het is nu belangrijk om het debat objectief te voeren en de diverse denksporen uitgebreid te bestuderen en met elkaar te vergelijken, zonder ons erom te bekommeren wie die denksporen heeft bedacht en wat de achterliggende belangen zijn. We mogen uitsluitend rekening houden met de belangen van de Brusselse

options, à savoir la construction d'un nouveau stade de football ou la rénovation du stade Roi Baudouin. Nous demandons que la proposition de résolution soit traitée d'urgence parce que les parties concernées, à savoir la Ville de Bruxelles, la Région bruxelloise et le maître d'ouvrage Ghelamco espèrent aboutir à une décision et signer un contrat à la fin du mois.

Nous avons appris par la presse que les négociations étaient ardues, mais il s'agit peut-être d'une tactique pour faire avancer certaines choses. Le choix entre la construction d'un nouveau stade et la rénovation du stade existant est pressant, car les parties concernées veulent avancer rapidement.

La proposition de résolution demande au gouvernement de comparer les deux options, en faisant appel si nécessaire à l'administration ou à un tiers et en identifiant tous les avantages et inconvénients de chaque scénario.

Le parlement doit avoir accès à la motivation et l'argumentation des deux options, afin de pouvoir organiser un débat approfondi sur la question.

Notre intention n'est nullement de nous prononcer à ce stade en faveur de l'une d'elles.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Groen se joint aux remarques de M. Van den Driessche. Les alternatives avancées dans la presse à propos du stade de football ont été trop facilement rejetées. Il faut maintenant objectiver le débat et comparer de manière approfondie les différentes pistes, sans nous soucier de leur concepteur et des intérêts sous-jacents. Nous devons exclusivement tenir compte des intérêts des contribuables bruxellois.*

Le scénario de la rénovation, qui a des avantages, nous semble avoir été évacué un peu trop

belastingbetalers.

Het scenario van de renovatie lijkt ons wellicht iets te snel afgevoerd te zijn, terwijl er nochtans een aantal voordelen aan verbonden is. Het parlement en eigenlijk alle Brusselaars moeten goed weten waaraan ze toe zijn. Ik kan me echt niet voorstellen dat iemand bezwaar kan hebben tegen transparantie. Niemand heeft erbij te winnen om het koste wat het kost voor een bepaald scenario te opteren.

De voorzitter. - De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (PS) *(in het Frans).* - *Ik stel tot mijn verbazing vast dat Groen en de N-VA samenspannen om een dossier te verdedigen dat niets te maken heeft met een voetbalstadion, maar wel met een winkelcentrum. Ik begrijp hun reactie wel: de Vlaamse regering zit in nauwe schoentjes. Toch is het niet aan ons om ons met dat dossier in te laten. Als we de logica van de heer Van den Driessche en de heer De Lille zouden moeten volgen, dan zouden we alle opties moeten herbekijken: Anderlecht, Pede en de Ring.*

Ik herhaal dat dit dossier zeer complex is en dat het sereen behandeld moet worden. De Brusselse regering heeft ooit een keuze gemaakt en op die weg moeten we nu verder. Het dossier heropenen terwijl de onderhandelingen nog volop lopen, zou beledigend zijn voor de onderhandelaars en bovendien een teken van onze besluiteloosheid. Het evenwicht in het dossier zou zoek kunnen raken, zowel op het vlak van de financiering als van de impact en de uitvoering.

We moeten bescheiden blijven en mogen de onderhandelingen niet verstoren. Laten we niet in de val lopen. Wij hebben de tijd. De oppositie mag blijven reageren, zolang ze zich aan de regels houden.

Als het dossier eenmaal rond is, kan de oppositie het aanvallen. Als de onderhandelaars het daarentegen niet rond zouden krijgen, kan ze haar voorstellen alsnog naar voor schuiven

rapidement. Le parlement et les Bruxellois doivent savoir ce qu'il en est. Personne n'a rien à gagner à opter envers et contre tout pour un scénario déterminé.

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

M. Philippe Close (PS). - Je ne suis pas dupe de la manœuvre opérée par certains dans ce dossier très complexe. Je suis néanmoins surpris par ce débat né d'un dossier qui n'existe pas vraiment, si ce n'est dans le cadre d'une conférence de presse où il fut question d'une étude dont on ignore prétendument le commanditaire et qui porte sur un dossier qui n'a rien à voir.

Je suis quelque peu étonné que Groen et la N-VA s'allient pour défendre un dossier qui n'a rien à voir avec le stade et qui concerne en fait un autre centre commercial. La route ainsi suivie conduit à un dossier mort dans la périphérie bruxelloise.

Je comprends cet ultime sursaut, car le gouvernement flamand est très mal pris, mais ce n'est pas à nous qu'il revient de gérer ce dossier. S'il fallait suivre la logique d'urgence de MM. Van den Driessche et De Lille, nous n'aurions plus qu'à rouvrir toutes les options : Anderlecht, la Pede ou le ring.

Je répète que ce dossier est extrêmement complexe et qu'il faut le traiter avec sérénité. Le gouvernement bruxellois a un jour pris une option et il faut la mener à son terme. De surcroît, rouvrir ce dossier en pleine négociation revient à faire injure aux négociateurs et à faire montre d'indécision en laissant entendre que l'option étudiée sera peut-être suivie d'une deuxième ou même d'une troisième.

Une telle attitude aura pour effet de déstabiliser le traitement de ce dossier très complexe en termes financiers, d'impact et de réalisation. Il faut faire preuve de modestie et ne pas perturber la négociation, qui doit être menée à terme sans subir les effets d'une conférence de presse organisée en

De voorzitter.- De heer Cornelis heeft het woord.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Ik sluit me aan bij de wijze woorden van de heer Close. Ook ik ben verbaasd over dit standpunt van Groen. Die partij heeft wel degelijk inspraak gehad in de eerste beslissingen die over dit dossier genomen zijn en waarvoor alle mogelijke scenario's werden vergeleken. Toen al werd duidelijk dat de weg die nu wordt gevolgd, de beste optie is, onder meer met het oog op het imago van onze stad. Als we nu daarop terugkomen, lijkt het alsof we een processie van Echternach organiseren. Ik roep Groen op om opnieuw de redelijkheid aan de dag te leggen, waarvan de partij tijdens de vorige regeerperiode blijk gaf.

De voorzitter.- De heer Van den Driessche heeft het woord.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- De heer Close heeft in zijn betoog eigenlijk de argumenten aangevoerd waarom we dit debat moeten houden. We hebben nog altijd geen duidelijk zicht op dit complexe dossier. Onze vrees is dat de regering ons het dossier zal voorleggen, nadat het contract al getekend is. Mijn fractie kan het daarmee niet eens zijn. Wij hebben sterk de indruk dat er geen goede beslissing zal worden genomen.

De regering moet het parlement volledige en objectieve informatie verstrekken. Maar de regering deinst terug voor een debat over het stadion. Waarom is ze daar bang voor? De bevolking is al drie keer op het verkeerde been gezet door de informatie die over dit dossier naar buiten is gebracht.

urgence dans le seul but d'instrumentaliser une partie de l'opinion publique.

Ne tombons pas dans ce piège au sein de ce parlement. Pour nous, il n'y a aucune urgence, mais nous laisserons en revanche à l'opposition tout loisir de réagir dans les règles.

L'opposition pourra attaquer le dossier s'il aboutit, en arguant que nous ne sommes pas allés assez loin. Au contraire, s'il n'aboutit pas, elle aura le loisir de revenir avec ses propositions.

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

M. Stefan Cornelis (Open Vld) (*en néerlandais*).- *Je me joins aux propos de M. Close. Je suis étonné par le point de vue de Groen. Ce parti avait en effet participé aux premières décisions concernant ce dossier et à l'époque, tous les scénarios possibles avaient été comparés. Il était déjà clair alors que nous avons choisi la meilleure option, notamment du point de vue de l'image de notre ville. J'exhorte Groen à revenir à la raison dont il avait fait preuve lors de la législature précédente.*

M. le président.- La parole est à M. Van den Driessche.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (*en néerlandais*).- *Les arguments de M. Close démontrent pourquoi ce débat doit avoir lieu.*

Nous n'avons encore aucune connaissance de ce dossier complexe et nous craignons que le gouvernement nous le présente après la signature du contrat, ce qui ne serait pas démocratique et que mon groupe ne peut pas approuver. Nous avons l'impression qu'aucune bonne décision ne sera prise.

Le gouvernement doit informer le parlement de manière complète et objective. Pourquoi recule-t-il devant ce débat ? De quoi a-t-il peur ?

J'espère que les autres parlementaires nous suivront.

De regering wil het contract tekenen tegen het einde van de maand. Het is ondemocratisch om het debat pas daarna te voeren. Ik hoop dat de andere parlementsleden ons daarin volgen.

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (PS) *(in het Frans).*- *Mijnheer Van den Driessche, wij voeren in dit parlement al tien jaar objectieve debatten over het stadion!*

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Een objectief debat is toch enkel mogelijk als er cijfers worden voorgelegd? Als die cijfers zelfs nu nog helemaal niet duidelijk zijn, is het volslagen zinloos om terug te grijpen naar een debat van tien jaar geleden.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De bewering van de heer Close dat ik een vriend zou willen helpen om een winkelcentrum uit de grond te stampen, is volledig van de pot gerukt. Voorts zie ik niet in waarom de vraag om de renovatie van het Koning Boudewijnstadion opnieuw te overwegen bevorderlijk zou zijn voor de realisatie van Uplace. Groen is tegen Uplace en blijft zich ertegen verzetten. Wij blijven consequent. Volgens mij heeft Uplace echter niets te maken met het nieuwe stadion. Met dergelijke insinuaties probeert u de eventuele renovatie van het Koning Boudewijnstadion in een kwaad daglicht te stellen.

Wij vragen evenmin om het onderzoek toe te vertrouwen aan het bureau dat de voorzet heeft gedaan. Wel willen we dat de regering een vergelijking maakt en de minst dure en meest efficiënte oplossing voor de Brusselaars kiest.

Mijnheer Cornelis, het klopt dat ik destijds betrokken was bij de beslissing met betrekking tot de bouw van een nieuw stadion. Die beslissing heb ik in eer en geweten gesteund. Op basis van de informatie die we toen kregen, waren we ervan overtuigd dat een gerenoveerd stadion niet zou voldoen aan de UEFA-normen.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Er zijn geen nieuwe elementen in dit dossier!

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

M. Philippe Close (PS).- M. Van den Driessche n'est élu que depuis 2014 et je tiens donc à le rassurer. Cela fait 10 ans que nous tenons des débats objectifs au sujet du stade dans ce parlement !

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en néerlandais).*- *Sans chiffres clairs, le débat est vain.*

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *L'allégation de M. Close selon laquelle je voudrais aider un ami à créer un centre commercial est totalement grotesque. Je ne vois pas non plus pourquoi la demande de reconsidérer la rénovation du stade Roi Baudouin favoriserait le projet Uplace. Groen continuera à s'opposer à ce projet, qui n'a rien à voir avec le nouveau stade.*

Nous ne demandons pas non plus que l'étude soit confiée au bureau qui a effectué les premières démarches. Ce que nous voulons, c'est que le gouvernement réalise une étude comparative et opte pour la solution la moins coûteuse et la plus efficace pour les Bruxellois.

J'ai effectivement pris part, en mon âme et conscience, à la décision de construire un nouveau stade, car les informations dont nous disposions à l'époque attestaient que le stade rénové ne satisferait pas aux normes UEFA.

M. Stefan Cornelis (Open Vld) *(en néerlandais).*- *Il n'y pas d'éléments neufs dans ce dossier !*

De heer Bruno De Lille (Groen).- Sommige mensen met kennis van zaken zeggen nu dat het wel degelijk mogelijk is om het Koning Boudewijnstadion te renoveren en in overeenstemming te brengen met de UEFA-normen.

Ik beschik niet over de studie. Ik vraag enkel dat er een vergelijking wordt gemaakt.

Als ik vaststel dat een ander stadion wel kan worden gerenoveerd en in overeenstemming worden gebracht met de UEFA-normen, dan ga ik ervan uit dat we te maken hebben met mensen die spreken met kennis van zaken.

We beschikken wel degelijk over nieuwe informatie in dit dossier en we mogen niet aarzelen om daaraan de nodige aandacht te besteden en eventueel van standpunt te veranderen.

De voorzitter.- We voeren hier geen debat over de grond van de zaak, maar over de procedure.

Wij zullen straks overgaan tot de stemming over de wijziging van de agenda.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE EN VOORSTELLEN TOT WIJZIGING VAN HET REGLEMENT

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE
HOUDENDE INSTEMMING MET HET
SAMENWERKINGSAKKOORD VAN
24 APRIL 2015 TOT WIJZIGING VAN HET
SAMENWERKINGSAKKOORD VAN
31 JANUARI 2014 TUSSEN HET VLAAMS
GEWEST, HET WAALS GEWEST EN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
BETREFFENDE DE INVOERING VAN DE
KILOMETERHEFFING OP HET GROND-
GEBIED VAN DE DRIE GEWESTEN EN
TOT OPRICHTING VAN EEN PUBLIEK-
RECHTELIJK VORMGEGEVEN INTER-
REGIONAAL SAMENWERKINGS-
VERBAND VIAPASS ONDER DE VORM
VAN EEN GEMEENSCHAPPELIJKE
INSTELLING ZOALS BEDOELD IN
ARTIKEL 92BIS, § 1, VAN DE**

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Certaines personnes bien informées affirment qu'une rénovation du stade Roi Baudouin pour le mettre en conformité avec les normes de l'UEFA est tout à fait envisageable.*

Ces nouveaux éléments nous incitent à rouvrir ce dossier et, le cas échéant, à changer d'avis.

M. le président.- Nous débattons ici de la procédure et non pas de questions de fond.

Nous passerons toute à l'heure au vote sur la modification de l'ordre du jour.

PROJET D'ORDONNANCE ET PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU RÈGLEMENT

**PROJET D'ORDONNANCE PORTANT
ASSENTIMENT À L'ACCORD DE
COOPÉRATION DU 24 AVRIL 2015
MODIFIANT L'ACCORD DE
COOPÉRATION DU 31 JANVIER 2014
ENTRE LA RÉGION FLAMANDE, LA
RÉGION WALLONNE ET LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE RELATIF À
L'INTRODUCTION DU SYSTÈME DE
PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE SUR
LE TERRITOIRE DES TROIS RÉGIONS
ET À LA CONSTITUTION D'UN
PARTENARIAT INTERRÉGIONAL DE
DROIT PUBLIC VIAPASS SOUS FORME
D'UNE INSTITUTION COMMUNE TELLE
QUE VISÉE À L'ARTICLE 92BIS, § 1ER,
DE LA LOI SPÉCIALE DU 8 AOÛT 1980
DE RÉFORMES INSTITUTIONNELLES**

BIJZONDERE WET VAN 8 AUGUSTUS 1980 TOT HERVORMING DER INSTELLINGEN (NRS. A-143/1 EN 2 – 2014/2015).

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

De heer Cornelis, rapporteur, heeft het woord.

De heer Stefan Cornelis, rapporteur.- Uit de uiteenzetting van de minister blijkt dat de voorgestelde wijzigingen veeleer van technische of theoretische aard zijn. Zo wordt in de tariefformule voorzien in de mogelijkheid om het tarief aan te passen volgens het tijdstip en de plaats.

Een andere technische wijziging betreft de afstemming van de bepaling van de belastingplichtige op de regelgeving inzake het huidige eurovignet. De belasting is verschuldigd door de persoon op wiens naam het voertuig werd ingeschreven. Voor niet-ingeschreven voertuigen is de bestuurder de belastingplichtige.

Om de gevallen van niet-betaling te dekken, wordt, zoals in de huidige regeling van het eurovignet, toegevoegd dat de bestuurder van een ingeschreven voertuig enkel subsidiair, namelijk bij wanbetaling door de eigenaar, kan worden verplicht tot de betaling van de heffing en eventuele boetes.

Om de belastingdruk op het gebruik van vrachtwagens niet in onredelijke mate te doen toenemen, wordt in de mogelijkheid voorzien om de verkeersbelasting ten laste van de voertuigen die zijn onderworpen aan de kilometerheffing, te verminderen. Voor zulke aanpassingen van de verkeersbelasting voor voertuigen van vennootschappen met leasingactiviteiten is een voorafgaand samenwerkingsakkoord tussen de verschillende gewesten vereist. Het voorgelegde samenwerkingsakkoord komt hieraan tegemoet.

De Economische en Sociale Raad staat positief tegenover het akkoord, maar heeft toch een aantal beschouwingen herhaald, die reeds bij het fiscale voorontwerp van ordonnantie tot invoering van de kilometerheffing ter sprake kwamen.

(N^{OS} A-143/1 ET 2 – 2014/2015).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à M. Cornelis, rapporteur.

M. Stefan Cornelis, rapporteur (*en néerlandais*).- *Les modifications soumises sont principalement d'ordre technique ou théorique. Ainsi, la formule tarifaire prévoit la possibilité de moduler le tarif en fonction de la période et du lieu.*

Une autre modification technique concerne la mise en concordance de la notion de redevable avec les règles de l'eurovignette existante. Le redevable est celui au nom duquel le véhicule a été immatriculé. Pour les véhicules non immatriculés, c'est le conducteur.

Pour couvrir les cas de non-paiement, il est ajouté que le prélèvement et les amendes ne peuvent être réclamés que subsidiairement au conducteur d'un véhicule immatriculé.

Afin de ne pas augmenter de manière excessive la pression fiscale sur l'utilisation de poids lourds, il est prévu de réduire la taxe de circulation à charge des véhicules soumis au prélèvement kilométrique. De telles modifications à la taxe de circulation pour des véhicules de société à activités de leasing nécessitent un accord de coopération préalable entre les différentes Régions. Le présent accord rencontre cette exigence.

Le Conseil économique et social y est favorable, mais a toutefois rappelé un certain nombre de considérations.

Lors de la discussion générale, des questions sont posées quant à la possibilité d'instaurer une tarification différenciée selon qu'il s'agisse de voiries communales ou régionales. Des explications sont également demandées concernant la responsabilité subsidiaire du

In de algemene bespreking worden vragen gesteld betreffende de mogelijkheid om verschillende tarieven in te voeren naargelang het over gemeentef- of gewestwegen gaat. Voorts wordt uitleg gevraagd over de subsidiaire aansprakelijkheid van de bestuurder en het beheer van de tarifiering. Moet de kilometerheffing als een belasting dan wel als een heffing worden beschouwd?

Er wordt langere tijd stilgestaan bij het boetesysteem, waarbij een overtreder tot 3 uur de tijd krijgt om zich in orde te brengen, alsook bij de inning en verdeling van de boetes onder de gewesten.

Ten slotte wijst men op het historisch moment van de kilometerheffing: niet het bezit, maar het gebruik van het voertuig zal voortaan als belastbare basis dienen. Hierdoor kan ook het gebruik van de auto en bijgevolg het gedrag van de bestuurders worden beïnvloed.

De minister antwoordt even verheugd te zijn als de commissieleden over de vooruitgang in het dossier. Het Brussels Gewest is het eerste gewest van het land met een brede consensus voor kilometerheffingen, dat bovendien de heffing wil uitbreiden naar het privévervoer. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mag er trots op zijn dat het een voortrekkersrol heeft gespeeld.

Voor de gedetailleerde antwoorden verwijs ik naar het uitstekende verslag van de diensten.

Het ontwerp van ordonnantie werd door de commissie in zijn geheel aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

(Applaus bij de Open Vld en de N-VA)

De voorzitter.- Mevrouw Genot heeft het woord.

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) *(in het Frans).*- Een aspect dat maar heel kort werd aangesneden door de rapporteur zijn de boetes voor het niet betalen van de kilometerheffing. Het zijn de gewesten die de boetes opleggen en de opbrengsten opstrijken. Vrachtwagens die het Brussels Gewest bereiken, hebben eerst Vlaanderen of Wallonië doorkruist. Wij hadden gehoopt dat de geïnde boetes gemeenschappelijk zouden worden beheerd door de drie gewesten en dat Brussel een deel van de opbrengst zou ontvangen, maar dat is blijkbaar niet

conducteur et la gestion de la tarification. Ou encore, le prélèvement kilométrique doit-il être considéré comme une taxe ou une redevance ?

Le débat s'est arrêté plus longuement sur le système des amendes, selon lequel un contrevenant dispose de trois heures pour se mettre en ordre, ainsi que sur la perception et la répartition des amendes entre les Régions.

Enfin, l'introduction du prélèvement kilométrique est un moment historique : ce n'est plus la possession, mais l'utilisation du véhicule qui servira de base imposable, ce qui peut influencer le comportement des conducteurs.

Le ministre se réjouit de l'avancée dans ce dossier. La Région bruxelloise est la première du pays à atteindre un large consensus sur les prélèvements kilométriques, qu'elle veut en outre étendre aux transports privés.

Pour les réponses détaillées, je renvoie à l'excellent rapport des services.

L'ensemble du projet d'ordonnance a été adopté par 12 voix contre 2.

(Applaudissements sur les bancs de l'Open Vld et de la N-VA)

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

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Un aspect abordé succinctement par le rapporteur concerne les amendes réclamées aux personnes qui n'auraient pas payé leur taxe kilométrique. Dans le cas d'un non-paiement, ces personnes se verraient infliger une amende qui leur permettrait de circuler trois heures. C'est la Région qui inflige ces amendes et qui en conserve le fruit. Or, on sait que les gens ne volent pas et n'atterrissent pas à Bruxelles et vont donc très probablement rouler à travers la Wallonie ou la Flandre et vont donc être candidats

het geval.

Sommigen zeggen dat het gemakkelijker zal zijn om wanbetalers in Brussel te klissen, omdat het gemakkelijker is om een vrachtwagen te laten stoppen op kleine wegen dan op snelwegen. Dat is misschien zo, maar in Brussel worden er niet echt veel verkeerscontroles uitgevoerd. Ik vrees dus dat heel wat vrachtwagens gratis zullen rondrijden in Brussel en dat de Brusselaars de dupe van het systeem worden, tenzij er meer controleurs worden ingezet. Ik hoop dat het mogelijk zal zijn om dit punt opnieuw te bespreken na de eerste evaluatie van het systeem.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De N-VA-fractie zal het ontwerp van ordonnantie steunen. We vragen ons wel af wat er zal gebeuren met de middelen die Brussel ontvangt als gevolg van de boetes. De ramingen bedragen 9 miljoen euro voor het eerste jaar en 5 miljoen euro voor het tweede. De middelen zouden bijvoorbeeld kunnen worden gebruikt ter bevordering van de verkeersveiligheid en voor een betere doorstroming van het verkeer. Het huidige budget voor intelligente verkeerslichten is immers toch wat minnetjes.

De computers die in de vrachtwagens worden geplaatst, zullen heel wat gegevens registreren. Het gaat niet alleen om het aantal afgelegde kilometers, maar ook om de locatie enzovoort. Ik hoop dat die gegevens door de administratie zullen worden gebruikt om analyses op te stellen.

Het is de bedoeling dat er op alle wegen in Brussel een heffing komt. Werden de gevolgen voor het verkeer grondig bestudeerd? Ik denk aan de mogelijkheid om ladingen aan de gewestgrens over te laden van vrachtwagens in meerdere kleinere voertuigen. Dat zal nadelige gevolgen hebben voor het fileprobleem in Brussel. Werd dat probleem bestudeerd?

à ces amendes qui leur permettront de rouler trois heures. Nous espérons que ces amendes soient mises dans un pot commun qui permette à Bruxelles d'obtenir une partie du fruit de ces amendes. Cela n'a pas l'air d'être le cas.

On a souligné qu'on arrêtera ces personnes plus facilement à Bruxelles, car c'est plus aisé de les arrêter sur des petites routes que sur des autoroutes. Je veux bien le croire, mais mon expérience me confirme qu'à Bruxelles, on ne fait pas énormément d'efforts en matière de contrôle routier. J'ai donc la crainte que beaucoup de gens circulent finalement gratuitement à Bruxelles et que ce soit les autres Régions qui en profitent. S'il s'avère possible de rediscuter de ce point après réévaluation du système, il ne faut pas hésiter. J'ai un peu peur que les Bruxellois soient lésés, à moins qu'on mette des équipes conséquentes sur le terrain.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *La N-VA soutiendra le projet d'ordonnance.*

Nous nous demandons ce que Bruxelles fera des moyens qu'elle tirera des amendes. Ces montants pourraient notamment être utilisés pour la sécurité routière et pour fluidifier la circulation. Le budget actuel pour les feux intelligents est en effet maigre.

J'espère que les nombreuses données enregistrées par les ordinateurs placés dans les camions seront utilisées par l'administration pour réaliser des analyses.

Les conséquences sur le trafic de la perception d'une taxe sur toutes les voiries à Bruxelles ont-elles été étudiées en profondeur ? L'impact négatif sur la circulation à Bruxelles du transfert du chargement des camions dans de plus petits véhicules a-t-il été étudié ?

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

De heer Emmanuel De Bock (FDF) *(in het Frans).*- Voor ons is het belangrijk dat de nadelige neveneffecten van het eurovignet gedeeltelijk verdwijnen. Zo'n vignet is geen goede manier om te belasten. In de plaats van een forfaitair bedrag op te leggen, is het beter om het effectieve gebruik van voertuigen te belasten.

Het is duidelijk dat de bijdragen vooral zullen worden betaald door vrachtwagens die het Brussels Gewest doorkruisen, en met name buitenlandse vrachtwagens. We hebben een evenwichtig akkoord met de andere gewesten.

Wordt de verkeersbelasting verlaagd? Die kwestie is tijdens de commissie niet besproken. De transportsector vreest immers dat de kosten zullen toenemen.

Het nieuwe systeem zal het Brussels gewest 20 miljoen euro opleveren, terwijl het eurovignet maar goed was voor 5 miljoen. Dat verschil is aanzienlijk, maar het wordt niet alleen betaald door Brusselse, Vlaamse en Waalse consumenten.

Heeft deze belasting een invloed op het vrachtvervoer in ons gewest? Wat wordt hiervoor voorzien?

Het lijkt mij interessant om verschillende tarieven toe te passen, afhankelijk van de plaats en het tijdstip van het transport.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- De CD&V-fractie keurt het ontwerp van ordonnantie goed. Ook wij zijn voorstander van een slimme kilometerheffing die stapsgewijs wordt ingevoerd.

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

M. Emmanuel De Bock (FDF).- Je remercie le ministre pour ses réponses. C'est important pour nous de voir qu'on supprime une partie de l'effet pervers qu'induisait le forfait de l'eurovignette. Ce n'est pas une bonne manière de taxer. La plus juste consiste à taxer à l'usage et non pas au forfait. Ce système est, selon nous, socialement, économiquement et environnementalement plus juste.

Il est clair que les contributions les plus importantes proviendront des camions qui traversent notre Région, en particulier des camions étrangers. Avec les trois Régions, nous avons un accord assez équilibré.

J'ai trois questions. Qu'en est-il de la diminution de la taxe de circulation ? Nous n'en avons pas parlé lors des travaux de la commission. Il serait utile de savoir si cette taxe va être diminuée, puisque l'une des craintes du secteur est le surcoût par rapport au passé et le report de ce surcoût sur les consommateurs finaux.

Le nouveau système va générer 20 millions d'euros de recettes pour la Région bruxelloise là où l'eurovignette n'en rapportait que cinq. L'écart est important. Ce ne sont pas exclusivement les consommateurs bruxellois, wallons ou flamands qui vont payer la différence. Cette taxe sera répercutée dans le coût de revient des produits.

Ma deuxième question porte sur le cadastre des poids lourds de la Région.

Le matériel roulant lourd de notre Région est-il affecté par ces taxes ? Qu'est-il prévu à ce sujet ?

On n'a guère abordé la possibilité de revoir les tarifs en fonction du lieu et des heures. Le texte évoque un moyen technique de le faire. Il me semble essentiel d'aller vers une modulation des tarifs afin de disposer d'un outil de gestion de la mobilité intrabrugeoise.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- Le groupe CD&V approuve le projet d'ordonnance et est favorable à un prélèvement kilométrique intelligent, à introduire étape par étape.

We zijn ons er nog altijd niet volledig van bewust welke mogelijkheden we hebben om het verkeer te sturen door de tarieven aan te passen aan de locatie en het tijdstip. Dit principe zullen we niet alleen in het kader van Viapass kunnen toepassen, maar ook bijvoorbeeld voor parkeertarieven. Die kunnen worden aangepast aan het aantal beschikbare plaatsen en aan de verkeersstromen in de richting van die plaatsen. Mijnheer de minister, wat is uw standpunt daarover?

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

De heer Bruno De Lille (Groen). - Groen is verheugd dat er een stap wordt gezet in de invoering van de kilometerheffing. Het gaat echter wel nog niet om de slimme variant, omdat er nog geen rekening wordt gehouden met parameters als plaats en tijd. De mogelijkheid om in een volgende fase rekening te houden met die factoren bestaat echter al. Eigenlijk spelen die parameters toch al in beperkte mate een rol als gevolg van het onderscheid dat in Brussel voor de heffingen wordt gemaakt tussen de grote gewestwegen en de lokale gemeentewegen. Daarop is nogal wat reactie gekomen, onder meer van de transportsector.

We moeten nu het effect afwachten dat er met die heffing voor Brussel zal worden gesorteerd. Het is algemeen geweten dat het goederenvervoer binnen Brussel vandaag niet altijd even efficiënt verloopt, omdat er geregeld grote vrachtwagens rijden waar dat eigenlijk niet opportuun is. Het gewest heeft al een grote stap gezet met de opmaak van een goederenvervoerplan dat rekening houdt met een aantal verzuchtingen van de transportsector. De vestiging van stedelijke distributiecentra kan een manier zijn om de kosten voor de sector zo beperkt mogelijk te houden. In dat geval moeten er echter meerdere distributiecentra worden opgericht. Er loopt nu een proefproject met een stedelijk distributiecentrum, maar dat zal niet volstaan. De regering zal zich actief moeten opstellen in dat dossier.

We kennen nu min of meer de timing voor de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Als we de sector van het vrachtvervoer eerlijk willen behandelen, moeten we tegelijkertijd ook vooruitgang boeken met de oprichting van stedelijke distributiecentra.

Als we daarin slagen, zal iedereen tevreden zijn,

Nous ne savons pas encore exactement de quelles possibilités nous disposons pour encadrer le trafic en adaptant les tarifs au lieu et à l'heure. Ce principe pourrait aussi être appliqué aux tarifs de stationnement, en fonction du nombre de places disponibles et des flux de trafic en direction de ces places.

M. le ministre, quel est votre point de vue ?

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).* - *Groen se réjouit des avancées dans l'introduction du prélèvement kilométrique. Il ne s'agit cependant pas encore de la variante intelligente, puisqu'on ne tient pas compte des paramètres de temps et de lieu. La possibilité d'intégrer ces facteurs dans une prochaine phase existe cependant déjà.*

Nous devons à présent attendre l'impact de ce prélèvement pour Bruxelles. On sait tous que le transport de marchandises à Bruxelles n'est pas toujours efficace. La Région a déjà fait un grand pas en avant avec l'élaboration d'un plan directeur pour le transport de marchandises, qui répond à une série d'aspirations du secteur du transport. La création de plusieurs centres de distribution urbains permettrait de limiter les coûts pour le secteur. Le projet pilote actuellement mené avec un seul centre ne suffira pas. Le gouvernement devra prendre activement position dans ce dossier.

Nous connaissons désormais le calendrier approximatif du prélèvement kilométrique pour les poids lourds. Par honnêteté envers le secteur, nous devons simultanément progresser dans le sens des centres de distribution urbains.

Si nous y parvenons, tout le monde pourra se réjouir de l'instauration à Bruxelles d'un meilleur système pour l'économie et l'environnement.

omdat we dan een systeem hebben ontwikkeld dat beter is voor de economie en het milieu in Brussel.

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Ik licht een aantal zaken toe in mijn antwoord.

(verder in het Frans)

Ik zal beginnen met de vragen van mevrouw Genot. Uiteraard is de mogelijkheid om boetes op te leggen groter in Vlaanderen en Wallonië dan in Brussel, aangezien de meeste vrachtwagens de autosnelweg nemen. Het doel is evenwel niet om zo veel mogelijk boetes op te leggen, maar om de wetgeving te doen naleven.

Wij zullen een vijftiental personen aannemen om de controleploegen te versterken.

(verder in het Nederlands)

De computers in de vrachtwagens zullen inderdaad gegevens doorsturen die nuttig zullen zijn voor de analyse van de verkeersstromen, zodat die desgevallend kunnen worden bijgestuurd en de regelgeving kan worden aangepast aan de maatschappelijke wensen en behoeften.

Op termijn zullen wij de tarieven kunnen aanpassen naargelang van de uren waarop chauffeurs bepaalde wegen gebruiken.

(verder in het Frans)

Op die manier zullen wij het vrachtwagenverkeer beter kunnen regelen of beïnvloeden.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, niets is moeilijker dan het inschatten van menselijk gedrag. In de afgelopen testfase met personenwagens, die plaatsvond in de grote rand rond Brussel, heeft men geprobeerd om dat gedrag in kaart te brengen. Altijd weer staat men daarbij versteld van de vindingrijkheid van de mensen. Het is nooit mogelijk om hun gedrag te voorspellen met wetenschappelijke methoden.

Als we de kilometerheffing ook invoeren voor personenvervoer, waar wij absolute voorstanders

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

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).*- *Ma réponse aborde plusieurs éléments.*

(poursuivant en français)

Je commencerai par les questions de Mme Genot. C'est bien entendu là où les camions circulent le plus, à savoir sur les autoroutes que la possibilité de percevoir des amendes sera la plus élevée. La majorité des amendes seront donc infligées en Flandre et en Wallonie. Je rappelle toutefois que l'objectif des pouvoirs publics doit être de percevoir le moins d'amendes possible et de tout faire pour que les règles soient respectées.

Pour le contrôle des camions, nos équipes seront renforcées par une quinzaine de personnes.

(poursuivant en néerlandais)

Les ordinateurs à bord des poids lourds transmettront effectivement des données utiles à l'analyse des flux de circulation.

À terme, nous pourrons adapter les tarifs en fonction des heures auxquelles les chauffeurs empruntent certaines voiries.

(poursuivant en français)

Le but doit être de pouvoir intégrer le facteur temps à un certain moment dans le processus de tarification, afin de régler ou d'influencer les flux des poids lourds.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter, rien n'est plus difficile que d'anticiper à l'aide de méthodes scientifiques les comportements des gens, capables d'une grande ingéniosité.

Si nous introduisons aussi le prélèvement kilométrique pour le transport des personnes, dont nous sommes de fervents défenseurs, nous devons d'abord réaliser des tests avec des ordinateurs de bord pour enregistrer le comportement des

van zijn, moeten er eerst tests met boordcomputers worden uitgevoerd om het gedrag van de chauffeurs te registreren.

Dat hebben we niet gedaan voor het vrachtvervoer, omdat het meestal internationaal vrachtvervoer betreft. Dat betekent dat we systematisch moeten evalueren. Hoe dan ook zullen we beschikken over de nodige gegevens, want dankzij de boordcomputers weten we precies wie, waar en wanneer rijdt. Na een maand kunnen we al tendensen onderkennen.

(verder in het Frans)

Wij zullen u nog voor het einde van het jaar een ontwerp van ordonnantie voorleggen dat voorziet in de afschaffing van de verkeersbelasting voor vrachtwagens tot 12 ton en de invoering van een minimumtarief voor de kilometerheffing. Iedereen zal gelijk voor de wet zijn. Ook overheden die zware vrachtwagens gebruiken, zullen de heffing moeten betalen.

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen.

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

chauffeurs.

Nous ne l'avons pas fait avec le transport de marchandises, qui est principalement international. Cela signifie que nous devons systématiquement évaluer. Quoi qu'il en soit, nous disposerons des données nécessaires grâce aux ordinateurs de bord. Après un mois, nous pourrons déjà discerner des tendances.

(poursuivant en français)

Concernant la taxe de circulation, M. De Bock, nous allons préparer un projet d'ordonnance spécifique pour la fin de l'année, qui supprimera la taxe jusqu'aux 12 tonnes et qui instaurera, comme le demande la Commission européenne, un tarif minimal en raison de l'adoption de la taxation au kilomètre.

Concernant le matériel lourd, tout le monde est égal devant la loi, et les autorités publiques qui possèdent aussi du matériel lourd dépassant les 8 tonnes devront utiliser le système.

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles.

Article 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

VOORSTELLEN TOT WIJZIGING VAN HET REGLEMENT (NR. A-158/1 – 2014/2015).

*Commissie belast met de Europese
aangelegenheden.
Controle van het subsidiariteitsprincipe.*

De voorzitter (in het Frans).- *Het was de wens van de 89 parlementsleden om meer Europese dossiers te kunnen behandelen, maar het huidige reglement staat de oprichting van een commissie voor de Europese Zaken niet toe. Het is nochtans belangrijk om onze band met Europa te versterken, temeer omdat de Europese instellingen zich op ons grondgebied bevinden en wij vaak, terecht of onterecht, Europa belichamen.*

(verder in het Nederlands)

Net om die reden hebben wij het vandaag over twee wijzigingen van het reglement. Ten eerste komt er een commissie die belast wordt met Europese Zaken. Ten tweede formaliseren wij een procedure met betrekking tot het toezicht op de subsidiariteit ten opzichte van ontwerpen van Europese wetgeving.

(verder in het Frans)

Beide wijzigingen zijn belangrijk. Wij zullen Europese wetgevende initiatieven die een impact kunnen hebben op het Brussels Gewest, beter kunnen volgen. We zullen kort op de bal kunnen spelen.

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

De heer Coppins, rapporteur, heeft het woord.

De heer René Coppins, rapporteur.- Op 6 mei 2015 heeft de bijzondere commissie voor het Reglement een tekstontwerp besproken om

PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU RÈGLEMENT (N° A-158/1 – 2014/2015).

*Commission chargée des questions européennes.
Contrôle du principe de subsidiarité.*

M. le président.- Je m'étais engagé à ce que notre assemblée se saisisse davantage des questions européennes, ce qui répondait aux intentions des 89 députés. Cela n'avait cependant pas été suivi d'effets, le règlement ayant été imaginé de manière telle que cette Commission des affaires européennes était impossible à mettre en œuvre. Je pense toutefois que c'est une priorité, car nous devons renforcer le lien avec la problématique européenne, et ce, d'autant plus que ses institutions se trouvent sur notre territoire. À tort ou à raison, nous incarnons souvent l'Europe.

(poursuivant en néerlandais)

Il est donc question aujourd'hui de deux modifications du règlement. La première a trait à une commission chargée des affaires européennes et la seconde à la formalisation d'une procédure relative au contrôle de la subsidiarité dans la législation européenne.

(poursuivant en français)

Les modifications portent aussi sur le contrôle de subsidiarité. Les deux réformes sont importantes, car elles nous donnent des instruments supplémentaires - les rapporteurs en feront certainement état - nous permettant de nous saisir plus facilement des questions européennes. Nous pourrions également mieux suivre les processus d'adoption de projets européens susceptibles d'influer sur notre Région.

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à M. Coppins, rapporteur.

M. René Coppins, rapporteur (en néerlandais).- *Lors de sa réunion du 6 mai 2015, la commission spéciale du règlement a examiné un projet de texte*

enerzijds artikelen in hoofdstuk X van titel II van het reglement te wijzigen, en anderzijds de nieuwe titel VI/1 met een nieuw artikel 114/1 en een nieuw artikel 114/2 in te voegen. De voorstellen tot wijziging van het reglement strekken ertoe het initiatief van het parlement inzake Europese dossiers te regelen.

Het nieuwe artikel 47 voorziet in de oprichting van een commissie die wordt belast met Europese aangelegenheden. De commissie heeft als opdracht adviezen uit te brengen die betrekking hebben op alle Europese aangelegenheden voor het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, op de aangelegenheden bedoeld in de artikelen 39 en 135 van de Grondwet, alsook op de aanwezigheid van de Europese instellingen en hun personeel in Brussel. De commissie bestaat uit vijftien leden, die aangesteld worden volgens de evenredige vertegenwoordiging van de taalgroepen en de fracties. De voorzitter en de eerste ondervoorzitter van het parlement zijn van rechtswege lid van de commissie.

De nieuwe titel VI/1 betreft het toezicht van het parlement op het subsidiariteitsbeginsel. Het voorstel vraagt de griffie van het parlement de raadplegingsdocumenten, de werkdocumenten, de groenboeken en witboeken van de Europese instellingen, alsook de Europese ontwerpen van wetgevingshandelingen te onderzoeken. De commissie kan beslissen om een voorstel van resolutie op te stellen dat onder andere betrekking heeft op de naleving van het subsidiariteitsbeginsel.

Het geheel van de geamendeerde voorstellen tot wijziging van het reglement werd bij eenparigheid van de 18 aanwezige leden aangenomen.

De voorzitter.- De heer De Decker, rapporteur, heeft het woord.

De heer Armand De Decker, rapporteur.- Ik heb niet veel toe te voegen aan het uitstekende verslag van de heer Coppens.

(verder in het Frans)

Ik ben verheugd dat het Bureau een consensus heeft bereikt. Wij hebben lang gewacht op de voorstellen van reglement, het witboek, het groenboek en de andere documenten van de Europese Unie om de subsidiariteit van de maatregelen te kunnen

visant, d'une part, à modifier des articles dans le chapitre X du titre II du règlement, et d'autre part, à insérer un nouveau titre VI/1 comprenant un nouvel article 114/1 et un nouvel article 114/2. Ces propositions de modifications du règlement ont pour objet de régler l'action du parlement en relation avec les dossiers européens.

Le nouvel article 47 prévoit d'instaurer une commission chargée des questions européennes. Celle-ci aura pour mission d'émettre des avis sur l'ensemble des questions européennes en lien avec le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, avec les matières visées aux articles 39 et 135 de la Constitution ainsi qu'avec la présence des institutions européennes et de leur personnel à Bruxelles. La commission est composée de quinze membres nommés à la représentation proportionnelle des groupes linguistiques et des groupes politiques. Le président et le premier vice-président du parlement sont membres de cette commission.

Le nouveau titre VI/1 porte sur le contrôle du principe de subsidiarité par le parlement. En vertu de celui-ci, le greffe du parlement examinera les documents de consultation, les documents de travail, les livres verts et blancs des institutions européennes ainsi que les projets d'actes législatifs européens. La commission peut décider de rédiger une proposition de résolution portant entre autres sur le respect du principe de subsidiarité.

L'ensemble des propositions de modifications du règlement sont adoptées à l'unanimité des dix-huit membres présents.

M. le président.- La parole est à M. De Decker, rapporteur.

M. Armand De Decker, rapporteur *(en néerlandais).*- *Je n'ai pas grand-chose à ajouter à l'excellent rapport de M. Coppens.*

(poursuivant en français)

Je me réjouis que le Bureau qui s'est penché sur cette modification du règlement soit arrivé à un consensus sur la proposition de création de cette commission des questions européennes.

nagaan, zoals onze Grondwet dat voorschrijft.

De commissie voor de Europese Zaken zal voorgezeten worden door de Brusselse minister-president. Alle Belgen die in het Europees Parlement zetelen, zullen uitgenodigd worden en krijgen een raadgevende stem. Het is belangrijk dat er meer contact komt tussen de Brusselse en de Europese parlementsleden.

De Senaat zal zijn rol blijven spelen. Een samenwerking tussen het Brussels parlement en de Senaat zou interessant zijn omwille van de grote ervaring van de senatoren ter zake en het feit dat hij voornamelijk uit gewestelijke volksvertegenwoordigers samengesteld is.

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van de voorstellen tot wijziging van het Reglement, zoals aangenomen door de Bijzondere commissie voor het Reglement.

Deel I (artikel 47)

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Deel II (artikel 114/1)

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Deel II (artikel 114/2)

Geen bezwaar?

Il était temps que nous obtenions les propositions de règlement, livre blanc, livre vert et autres documents de l'Union européenne afin de pouvoir vérifier la subsidiarité des mesures, comme le prévoit notre Constitution.

Il était important de nous doter de cette prérogative en tant que Parlement bruxellois accueillant la capitale de l'Europe. Le président actuel en sera président de droit. J'ajouterais que tous les parlementaires européens belges seront invités à participer aux travaux avec une voix consultative. Il est important de créer un lien entre nous et le Parlement européen notamment.

Le Sénat, dans ses nouvelles fonctions, continuera à garder ce rôle. Au vu de sa grande expérience en cette matière et étant donné qu'il réunit aujourd'hui essentiellement des parlementaires régionaux, créer une collaboration entre notre assemblée et le Sénat pourrait s'avérer intéressant.

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles des propositions de modifications du règlement, tels qu'adoptés par la Commission spéciale du règlement.

Partie I (article 47)

Pas d'observation ?

Adopté.

Partie II (article 114/1)

Pas d'observation ?

Adopté.

Partie II (article 114/2)

Pas d'observation ?

Aangenomen.

Deel III (artikelen 116 en 119)

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Wij zullen later over de voorstellen tot wijziging van het Reglement stemmen.

**DEBAT OVER HET VERWEZENLIJKEN
VAN 80 KILOMETER FIETSPADEN
TEGEN 2018**

De voorzitter.- Overeenkomstig de beslissing van het Uitgebreid Bureau van 27 mei 2015 wordt de spreektijd beperkt tot tien minuten per politieke fractie. Na het antwoord van de regering beschikt elke fractie over drie minuten spreektijd voor de replieken.

De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- Volgens de pers zou de regering van plan zijn om tegen 2020 tachtig kilometer fietspaden te verwezenlijken. Dat project zou 60 miljoen euro kosten, wat neerkomt op 750.000 euro (of de prijs van twee appartementen) per kilometer. Wij zijn niet tegen dat project gekant, maar vragen ons wel af de kostprijs verantwoord is gezien de andere noden in het Brussels Gewest.

Van het globale bedrag zou 28 tot 43 miljoen euro bestemd zijn voor fietspaden en 12 miljoen voor fietsbruggen en -liften. Voor sommige van die bruggen zou het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) 4 tot 5 miljoen euro bijdragen.

Momenteel zou al een eerste schijf van 12 miljoen euro zijn goedgekeurd. De prioritaire projecten zouden de fietspaden op de Kleine Ring zijn (zonder vermindering van het aantal rijstroken voor het autoverkeer) en de kanaalroute. Fietspaden langs spoorwegen en kanalen zijn groen en aangenaam.

Adopté.

Partie III (articles 116 et 29)

Pas d'observation ?

Adoptés.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur les propositions de modifications du règlement.

**DÉBAT SUR LA RÉALISATION DE
80 KILOMÈTRES DE PISTES
CYCLABLES D'ICI 2018**

M. le président.- Conformément à la décision du Bureau élargi du 27 mai 2015, le temps de parole est limité à dix minutes par groupe politique. Après la réponse du gouvernement, chaque groupe disposera d'un temps de réplique de trois minutes.

La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).- Nous avons appris par la presse que le gouvernement régional a décidé de créer 80 kilomètres de pistes cyclables d'ici 2020. Le budget annoncé serait de 60 millions d'euros.

Une de nos premières interrogations porte sur la division du budget par le nombre de kilomètres : on obtient un coût de 750.000 euros le kilomètre, soit l'équivalent de 2 appartements le kilomètre. Nous ne sommes pas contre ce projet, mais nous nous posons des questions quant à la pertinence d'un coût fort important comparé à d'autres besoins.

Entre 28 et 43 millions d'euros seraient semble-t-il consacrés aux pistes cyclables alors que 12 millions le seraient pour des ponts et ascenseurs pour cyclistes avec une intervention du Fonds européen de développement régional (Feder) pour certains de ces ponts à concurrence de 4 ou 5 millions.

Het is een goede zaak dat die er komen.

Het is belangrijk om het fietsgebruik aan te moedigen. Momenteel gebeurt 3,5% van de verplaatsingen in het gewest met de fiets. De regering wil dat percentage tegen 2018 optrekken tot 20%.

De jongste telling van de vzw Pro Velo dateert van februari jongstleden.

De vzw telde tijdens de piekuren 204 fietsers, wat een stijging met bijna 30% betekent ten opzichte van 2013. Die cijfers zijn bemoedigend.

Het verheugt ons dat de regering meer gescheiden fietspaden wil aanleggen. Als fietsers de ruimte moeten delen met auto's en bussen, kan dat tot conflicten leiden, wat de veiligheid van de fietsers niet ten goede komt.

Uw ambitieuze plan roept echter heel wat vragen op. Wij vinden het positief dat u de wegen een specifieke bestemming wilt geven, dat u beveiligde fietspaden wilt aanleggen, dat u een gescheiden fietspad op de Kleine Ring wilt realiseren en het netwerk van gewestelijke fietsroutes wilt voltooiën. Maar ook al moet het fietsgebruik aangemoedigd worden, toch mag dat niet ten koste van de andere vervoermiddelen gaan.

U wilt nieuwe fietspaden creëren langs het kanaal om de verbinding tussen het oosten en het westen van Brussel te verbeteren. Ook wilt u samen met de NMBS de spoorwegbermen tot fiets- en wandelpaden omvormen en wilt u het fiets-GEN verder ontwikkelen.

Dat zijn een heleboel grote projecten, maar nergens wordt er een gedetailleerd stappenplan of tijdschema vermeld.

Kloppen de cijfers die ik in het begin van mijn betoog heb geciteerd? Welke andere fietspaden dan die op de Kleine Ring en langs het kanaal komen in het plan aan bod?

Kunt u ons een precieze planning van de werkzaamheden geven tot 2020? Beschikt u al over een precieze raming van de kostenverdeling tussen de fietspaden en de andere werken?

Hoe hoog is de bijdrage van het EFRO voor de fietsbruggen?

Une première tranche de 12 millions aurait déjà été approuvée à ce jour et la priorité dont on voudrait avoir confirmation ou non, serait accordée à la Petite ceinture sans que les bandes de circulation ne soient pourtant retirées du trafic automobile. La deuxième priorité serait la route du canal. On sait que le Ravel et les pistes cyclables le long des voies ferrées et des canaux sont très bucoliques et sympathiques et c'est une très bonne orientation que d'en prévoir dans cette dernière partie de la Région.

L'idée mérite d'être encouragée quand on sait que 3,5% des déplacements effectués en Région bruxelloise se font à vélo lorsque ce mode de transport est choisi comme mode principal. L'ambition du gouvernement serait d'augmenter ce ratio à 20% d'ici 2018. Le comptage de l'asbl Pro Velo, connue de tous, a été mené en février dernier.

Elle a dénombré 204 cyclistes par heure de pointe sur le territoire de la Région, ce qui représenterait une hausse de près de 30% depuis 2013. Ces chiffres sont encourageants et nous pouvons nous réjouir de la volonté exprimée par le gouvernement de développer un réseau de pistes cyclables séparées du trafic. Mme Teitelbaum me rappelait que sur le territoire d'Ixelles, l'ancien système de pistes cyclables marquées au sol et signalées par des pictogrammes, là où circulaient des bus et des voitures, rendait possibles les collisions entre modes de déplacement. Une telle situation n'était en rien cohérente ni rassurante pour la sécurité des cyclistes.

Votre ambition soulève de nombreuses questions. Travailler à une spécialisation des voiries et à la création de pistes cyclables séparées ou sécurisées, doter la Petite ceinture d'une piste cyclable séparée, finaliser le réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) qui accuse du retard, autant d'initiatives que notre groupe juge positives. Toutefois, l'intermodalité entre les divers types de transport doit être favorisée mais, dans la mesure du possible, sans causer préjudice aux autres modes de déplacement.

Vous avez prévu de créer de nouvelles infrastructures cyclopiétonnes le long du canal afin de renforcer les liens entre l'est et l'ouest de la Région ; de valoriser avec la SNCB les talus de chemin de fer afin qu'ils deviennent un moyen de déplacement pour les piétons et les cyclistes ; de

(Applaus bij de MR)

poursuivre la réalisation d'un réseau express régional (RER) vélo.

L'impression qui se dégage est celle d'annonces successives de grands chantiers sans étape ni calendrier précis. Après la poursuite du chantier du métro devenue indispensable, les travaux de la place Meiser et du tunnel Reyers, les attermoissements autour de la place Madou et le désastre actuel du Plan taxis, c'est au vélo que le gouvernement accorde une attention particulière.

Je souhaiterais donc vous poser quelques questions, en plus des chiffres et budgets qui faisaient l'objet de mon introduction. Outre les pistes cyclables qui seront aménagées sur la Petite ceinture et le long du canal, quelles autres zones sont prioritairement concernées par ce plan des 80km ?

Vu la multiplication des chantiers qui vont se dérouler dans la Région de Bruxelles-Capitale, peut-on disposer d'un échancier précis des travaux jusqu'en 2020 ? Disposez-vous déjà d'une estimation budgétaire plus précise quant à la création des pistes cyclables et autres travaux ?

Quelle sera la participation du Fonds européen de développement régional (Feder) dans le financement des ponts que vous comptez réaliser ?

(Applaudissements sur les bancs du MR)

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- Ik ben blij dat een deel van de plenaire vergadering van vandaag aan de fiets gewijd is. Het debat gaat echter om meer dan de fiets alleen, het gaat om een globale visie op de stedelijke mobiliteit.

Tijdens de voorbije regeerperiode bestond er een interparlementaire fietsgroep. Ecolo zou willen dat die groep zijn werkzaamheden onpartijdig voortzet. We zullen binnenkort initiatieven in die zin nemen. Elke fractie telt immers fietsers!

Een recente studie bevestigt wat de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) al jaren zegt: stappen en fietsen heeft meer voor- dan nadelen. Voetgangers en fietsers hebben minder last van stress en lopen minder risico op hart- en vaat-

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Il fait aujourd'hui un temps magnifique pour faire du vélo. Un peu chaud en fin d'après-midi peut-être. En tout cas, je me réjouis que nous puissions consacrer une partie de notre séance plénière à ce débat qui dépasse largement les amateurs de la petite reine. C'est un débat de vision de ville, de vision de la mobilité en ville. Je tenais à remercier le Bureau élargi pour sa décision.

Par ailleurs, je tiens à rappeler que sous la législature précédente existait un groupe interparlementaire "vélo" et que les écologistes souhaitent aussi que ce groupe puisse poursuivre ses travaux de façon non partisane. Nous prendrons prochainement des initiatives pour relancer les travaux de ce groupe. Dans chaque groupe politique, nous avons en effet décelé des

ziekten, kanker en diabetes type 2. De weldaden voor de gezondheid zijn veel groter dan de verkeersveiligheidsrisico's.

De fiets is echter niet alleen goed voor de gezondheid van de fietser, maar ook voor die van de stad. Hij helpt bij het terugdringen van de luchtvervuiling en neemt minder plaats in dan de auto.

Toch is de meerderheid van de Brusselaars geen fietser. Enkele jaren geleden wees het Brussels Fietsobservatorium er al op dat 91% van de redenen die mensen aanhalen om niet te fietsen, verband houden met de fietsinfrastructuur en het fietscomfort.

Als we tegen 2020 20% van de bevolking op de fiets willen, moeten we de infrastructuur aanpassen en de openbare ruimte anders inrichten. Nu is nog altijd 70% van de openbare ruimte voor de auto voorbehouden. Daar moet verandering in komen.

Daarnaast moet de fietsvriendelijkheid opgevoerd worden door ad-hoc-aanpassingen. De voorbije jaren hebben een heleboel straten gemarkeerde fietspaden gekregen, maar aan de hoofdwegen, waar de veiligheid alleen gegarandeerd kan worden door fietsers en auto's te scheiden, is nog veel werk.

Ondanks die vaststellingen wordt actieve mobiliteit nog altijd stiefmoederlijk behandeld door de Brusselse beleidsverantwoordelijken. Dat blijkt ook uit diverse evaluaties van de voorbije jaren.

Zo onderstreept de Bicycle Policy Audit (Bypad) van 2010 dat er weliswaar vooruitgang is op het vlak van bewustmaking, maar dat het aantal fietsers vrij laag blijft en dat dat voornamelijk toe te schrijven valt aan het gebrek aan ruimte voor de fiets. Gelukkig is er stilaan beterschap in zicht.

De fiets is goed voor de gezondheid en de stad, maar ook voor de openbare financiën. Econoom Frédéric Héran schat dat een kilometer fietspad 200.000 euro kost, wat 400 keer minder is dan een kilometer metro en 500 keer minder dan een stadsweg van tweemaal twee rijstroken. Zelfs als we rekening houden met de capaciteit, is een fietspad nog 50 keer goedkoper dan de metro en 200 keer goedkoper dan de autoweg.

We kunnen dan ook alleen maar blij zijn met de

personnes qui se déplacent en vélo !

Le vélo c'est bon pour la vie, c'est bon pour la santé. Il y a dix jours à peine, une nouvelle étude, qui avait procédé à la revue de la littérature scientifique sur la mobilité active, confirmait ce que l'Organisation mondiale de la santé dit depuis longtemps déjà : les bienfaits de la marche et du vélo sont de loin supérieurs à leurs inconvénients. Les piétons et les cyclistes sont moins stressés, présentent un risque réduit de maladies cardiovasculaires, de cancers, ou encore de diabète de type 2. Et ces bénéfices sanitaires sont bien plus importants que les risques entraînés par l'utilisation de ces moyens de déplacement, notamment en matière de sécurité routière.

Le vélo, c'est donc bon pour la vie. Et c'est bon aussi pour la ville. L'utilisation du vélo diminue la pollution de l'air. Cela prend moins de place dans l'espace public et sur les voiries quand on roule à vélo que seul dans sa voiture.

Le vélo favorise aussi la convivialité puisque l'on peut notamment se parler en roulant. Mais vous savez déjà tout cela, M. le ministre et chers collègues.

Et pourtant, le vélo est encore loin de convaincre la majorité de nos concitoyens, c'est le moins que l'on puisse dire. Il y a quelques années, l'Observatoire cycliste pointait ainsi que 91% des obstacles à l'utilisation du vélo avaient trait aux infrastructures cyclables et au confort de circulation à vélo, bref à la sécurité.

Si l'on veut avoir plus de 5% de cyclistes combattants en selle, si l'on veut atteindre les 20% de part modale cycliste à l'horizon 2020, il faut passer sur le grand plateau en matière d'infrastructures.

Comment faire ? Tout d'abord en repensant l'espace public et son partage. Avec 70% de l'espace public encore dévolu à la voiture, une alternative à l'utilisation de celle-ci ne peut s'envisager qu'en rééquilibrant ce partage.

Ensuite, comme l'a très bien détaillé l'analyse de la cyclabilité en Région de Bruxelles-Capitale, il faut prévoir les aménagements ad hoc en fonction des voiries. Ces dernières années, de nombreuses voiries secondaires, latérales ou locales ont bien été pourvues de pistes cyclables marquées. Le

aankondiging van een gewestelijk fietsnetwerk met 80 km fietspaden. Hoe zal dat nieuwe netwerk bij het bestaande netwerk aansluiten?

Het merendeel van de gescheiden fietspaden zal aangelegd worden op wegen die verbonden zijn met de gewestelijke fietsroutes (GFR's) en die al een gemarkeerd fietspad hebben. De 80 km fietspaden die erbij komen zijn natuurlijk een verbetering, maar hoe sluit het nieuwe project aan bij de aanleg van de GFR's?

Er wordt 6,8 miljoen euro EFRO-geld vrijgemaakt voor de aangekondigde aanpassing aan de wegen. Wat er met de rest van het budget gebeurt, blijft voorlopig onduidelijk. Sommige van uw collega's uit de meerderheid waren zo moedig om de pers anoniem te laten weten dat u zich aan aankondigingsbeleid bezondigde en dat u helemaal nog geen toezegging hebt voor de benodigde 60 miljoen euro.

Bevestigt u dat de fietspaden er effectief langs de genoemde wegen zullen komen? Beschikt u over documenten die het verschil tussen het bestaande en het aanvullende netwerk visueel weergeven? Wanneer worden de werken uitgevoerd? Hebt u met de betrokken gemeenten al akkoorden bereikt?

Sommige fietspaden bestaan al, maar moeten nog van de rest van het verkeer gescheiden worden. Betekent dat dat er een andere indeling van de openbare ruimte komt?

Het fietspad in de Wetstraat is een slecht voorbeeld, dat we niet mogen volgen. De beveiliging van een fietspad mag de voetgangers niet benadelen, maar moet meer ruimte bieden om veilig te fietsen.

De beveiligde fietspaden sluiten aan op de klassieke GFR's. We moeten voor de nodige continuïteit zorgen en bruiske overgangen vermijden. Fietspaden naar het centrum van Brussel moeten snel, comfortabel, veilig, continu en zonder gevaarlijke oversteek aangelegd worden.

Dat alles vergt personeel, een vaardige administratie en coördinatie. De lokale besturen klagen trouwens over overlast wanneer een pas aangelegde weg opgebroken wordt om er een fietspad aan te leggen. Hebt u voldoende personeel om het project tot een goed eind te brengen? Overweegt u om extra personeel in dienst te nemen?

chaînon manquant est toutefois représenté par les voiries les plus importantes, où il est impératif de séparer physiquement les automobilistes et les cyclistes afin de garantir le confort et la sécurité de ces derniers.

Malgré ces divers constats, la mobilité active reste le parent pauvre des politiques de déplacement à Bruxelles, particulièrement en matière d'infrastructures. Depuis longtemps déjà, diverses évaluations de la politique cycliste régionale pointent le déficit en matière d'infrastructures, comme en témoignait encore le "Bicycle Policy Audit" (Bypad) réalisé en 2010.

Cet audit soulignait que si des progrès avaient été réalisés en matière de sensibilisation et d'éducation, le nombre de cyclistes restait très peu élevé, et ce, essentiellement en raison du manque d'espace pour le vélo, tant en mouvement qu'à l'arrêt. Entre-temps, la situation s'est améliorée. Le nombre de cyclistes a augmenté, mais reste marginal en termes de part modale.

Le vélo est bon pour la santé et pour la ville, mais il l'est également pour les finances publiques. L'économiste Frédéric Héran estime qu'un kilomètre de piste cyclable coûte 200.000 euros, soit 400 fois moins qu'un kilomètre de métro, et 500 fois moins qu'une voie urbaine de deux fois deux bandes. Même si l'on tient compte de la capacité respective de ces infrastructures, le coût d'une piste cyclable reste 50 fois moins élevé que le métro, et presque 200 fois moins élevé que la route.

Étant donné ces différents éléments, il y a donc a priori une occasion de se réjouir de l'annonce - faite contre votre gré par une malencontreuse fuite que vous continuez à regretter - d'un réseau régional 100% cyclable, avec 80km de piste.

Il s'agit effectivement d'une excellente idée. En effet, ces infrastructures cyclistes séparées sur les grandes voiries sont le chaînon manquant pour pouvoir nous déplacer en sécurité. Comment cela peut-il s'inscrire dans le réseau existant, et notamment dans le réseau d'itinéraires cyclables régionaux ?

J'ai pu identifier les chaînons de pistes cyclables séparées. La plupart de ces voiries sont déjà connectées à des itinéraires cyclables régionaux (ICR) et disposent d'une piste cyclable marquée.

De gemeente Watermaal-Bosvoorde wacht al lang op de heraanleg van het kruispunt ter hoogte van het Solvaypark op de Terhulpssteenweg, waar een rotonde en een comfortabel fietspad moeten komen. Hoe staat het daarmee?

Ik wil ook uw aandacht vestigen op de nood aan daadwerkelijke coördinatie op het vlak van de werkzaamheden.

Hoe verloopt het overleg over het fiets-GEN dat u met Vlaanderen voert? Eind november wist u me alleen te vertellen dat het dossier verder stond dan de andere intergemeentelijke mobiliteitsdossiers.

Daarmee weten we nog niet of de plannen klaar, de vergunningen aangevraagd of de werkzaamheden gepland zijn. De fietsersverenigingen voerden begin mei actie om het immobilisme in het dossier aan de kaak te stellen. Is het overleg ondertussen opgeschoten?

Bevestigt u het budget van 60 miljoen euro? Hebt u de goedkeuring van de regering om dat bedrag vrij te maken?

Het zou interessant zijn om de verhouding te kennen tussen het budget voor fietsinfrastructuur en dat voor weginfrastructuur. Dan zou snel duidelijk worden dat de fiets goed is voor de gezondheid, de stad en de openbare financiën.

*(Applaus bij Ecolo en PTB*PVDA-GO!)*

La question de la complémentarité entre le réseau existant et les 80km de pistes cyclables évoqués est évidemment centrale dans ce débat. C'est évidemment une amélioration, mais comment ce projet s'inscrit-il dans ceux déjà en cours, notamment par rapport à la réalisation des ICR ?

6,8 millions d'euros ont été dégagés au niveau de la programmation Feder pour l'aménagement des voiries et des onze ouvrages d'art annoncés. Le reste du budget reste, pour l'instant, relativement obscur. Certains de vos collègues de la majorité ont d'ailleurs indiqué dans la presse, de manière courageusement anonyme, qu'il s'agissait de votre part d'un effet d'annonce et que vous étiez loin d'avoir obtenu les 60 millions d'euros annoncés comme nécessaires à la réalisation de ce réseau.

Confirmez-vous le choix des axes évoqués, notamment la Petite ceinture ? Disposez-vous de documents permettant de visualiser les différences entre les réseaux existants, notamment les ICR, et les compléments de réseau que vous proposez ? Quel est le calendrier de réalisation de ces aménagements ? Avez-vous déjà conclu des accords avec les communes concernées ?

Vous êtes en contact avec certaines communes, voire une ville, de façon assez régulière. Avez-vous pu avancer à ce niveau-là ?

La sécurisation d'une série de pistes cyclables, dont certaines sont déjà tracées, mais doivent encore être séparées du trafic, pose une série de questions en termes de mode opérationnel. La sécurisation signifie-t-elle que les cyclistes vont être "sortis" de la voirie ou, comme nous l'estimons souhaitable, que le partage de l'espace public sera revu ? Dans cette hypothèse, c'est bien la voirie qui accueillera les cyclistes de manière sécurisée.

Il faut en tout cas éviter la multiplication de pistes cyclables comme celles de la rue de la Loi sur les grands axes que vous avez évoqués. Il ne s'agit pas de sécuriser les cyclistes au détriment des piétons, mais bien de donner davantage de place au déplacement cycliste sécurisé.

Il est frappant d'observer que ces itinéraires sécurisés se reconnectent ensuite à des ICR plus classiques. Il importe dès lors d'assurer une continuité entre les différentes pistes cyclables et d'éviter les ruptures, à l'instar de ce que Londres a

réalisé. Les voies cyclables pénétrantes vers le centre de Bruxelles doivent être rapides, confortables, sécurisées, sans rupture et sans traversée de carrefour dangereux.

Pour réaliser tout cela, il faut du personnel, une administration compétente et de la coordination, notamment entre les chantiers, ce qui s'avère compliqué dans certaines communes, notamment à cause des délais. Des autorités locales se plaignent d'ailleurs de difficultés, comme une piste cyclable aménagée sur des voiries qui ont été refaites quelque temps auparavant, avec toutes les nuisances que cela entraîne.

Au sein de votre administration, disposez-vous du personnel suffisant pour mener à bien ce projet ? Si non, comment envisagez-vous de recruter du personnel supplémentaire ?

La commune de Watermael-Boitsfort attend depuis longtemps l'aménagement de l'axe chaussée de La Hulpe-Solvay, où un rond-point et une piste cyclable confortable sont prévus. Qu'en est-il de ce projet ?

À ce sujet, je voudrais également attirer votre attention sur la nécessité d'organiser une réelle coordination des chantiers.

Qu'en est-il de la concertation avec la Flandre au sujet du RER-vélo ? Lors de ma dernière interpellation sur cette question, fin novembre, la seule réponse que j'avais obtenue était que ce dossier était plus avancé dans les discussions que les autres dossiers de mobilité interrégionale.

Ceci ne dit toujours pas si des plans sont déjà dessinés, des permis introduits ou des travaux programmés. Or, les associations cyclistes organisaient début mai plusieurs actions pour dénoncer l'immobilisme sur le dossier du RER-vélo, malgré les promesses faites en 2012 à ce sujet. Qu'en est-il de la complémentarité et de l'état d'avancement de ce projet ?

Confirmez-vous le budget de 60 millions d'euros ? Un accord est-il déjà intervenu au sein du gouvernement sur la libération de ce montant ?

En écho à ce que M. De Wolf évoquait, il serait intéressant d'identifier quelle est la proportion du budget des infrastructures routières et quelle proportion de ce budget-là représente

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Wij willen allen meer mensen op de fiets krijgen. Fietsen heeft immers tal van voordelen voor de mensen, de stad en de financiën, zoals de heer Pinxteren terecht opmerkte. Het debat van vandaag gaat over twee aspecten van het fietsbeleid in Brussel: enerzijds het gewestelijk fietsplan, met onder meer de aanleg van 80 km fietspaden en fietsbruggen, en anderzijds het fiets-GEN. IJveren voor minder auto's en meer fietsen in Brussel behelst niet alleen het fietsverkeer in het gewest zelf, maar ook het fietsverkeer van buiten het gewest naar Brussel en vice versa.

Eigenlijk ging mijn interpellatie vooral over het fiets-GEN, maar ze sluit goed aan bij het algemene debat over fietsen in Brussel dat we vandaag voeren.

In 2012 heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met de provincie Vlaams-Brabant en het Vlaams Gewest het zogenaamde fiets-GEN uitgetekend. Dat is een netwerk van vijftien fietssnelwegen. Aan vier daarvan werd er absolute prioriteit gegeven, namelijk de fietssnelweg Leuven-Brussel langs de HST-spoorlijn, de fietssnelweg langs het kanaal tussen Vilvoorde en Halle, die over het grondgebied van het Brussels Gewest loopt, de fietssnelweg tussen Asse en Brussel en de fietssnelweg tussen Vilvoorde en Mechelen.

Dergelijke fietssnelwegen hebben onmiskenbaar een structurend potentieel om bepaalde centra in het Brussels Gewest en erbuiten te ontwikkelen en te ontsluiten door ze bereikbaar te maken voor verschillende vervoersmethoden. Toegankelijkheid en bereikbaarheid met de fiets vormen hiervan een cruciaal onderdeel.

Kunt u een stand van zaken geven betreffende deze vier prioritaire fietssnelwegen in en rond Brussel? Hoe ver zijn de werkzaamheden gevorderd? Wat is de planning voor de realisatie?

Hoeveel geld wordt ervoor uitgetrokken? Maakt dat

l'investissement qui sera fait en matière de vélo. Cela nous permettra de voir que le vélo est bon pour la vie, pour la ville et pour les finances publiques.

*(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo et du PTB*PVDA-GO !)*

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Nous voulons tous qu'il y ait plus de cyclistes. Comme l'a fait remarquer M. Pinxteren, le vélo a de nombreux avantages pour les gens, la ville et les finances.*

Mon interpellation porte principalement sur le réseau express régional vélo (RER-vélo), mais elle est dans le prolongement du débat sur le vélo à Bruxelles. Militer pour qu'il y ait moins d'autos et plus de vélos à Bruxelles a trait à la circulation cycliste à Bruxelles mais aussi de et vers Bruxelles.

En 2012, la Région de Bruxelles-Capitale a élaboré le tracé du RER-vélo en collaboration avec la province du Brabant flamand et la Région flamande. La priorité a été donnée à quatre des quinze véloroutes que comporte ce réseau : celle qui relie Louvain et Bruxelles en longeant la ligne de chemin de fer à grande vitesse, celle qui longe le canal entre Vilvorde et Hal, celle qui relie Asse et Bruxelles et celle reliant Vilvorde et Malines.

Ces véloroutes contribuent à développer et désenclaver des centres dans et hors de la Région bruxelloise en les rendant accessibles par différents moyens de transport.

Où ces quatre véloroutes en sont-elles ? Quel est le calendrier de leur réalisation ?

Quels montants y sont-ils destinés ? Ce budget est-il compris dans les 60 millions d'euros affectés au Plan régional vélo ?

Comment le RER-vélo s'articule-t-il avec votre politique vélo régionale et avec les nouvelles pistes cyclables que vous avez annoncées ? S'agit-il d'un ensemble ou de projets séparés ?

Des jonctions entre ces véloroutes prioritaires sont-elles prévues ?

budget al dan niet deel uit van de 60 miljoen euro die wordt uitgetrokken voor het gewestelijk fietsplan?

Hoe wordt het fiets-GEN afgestemd op uw gewestelijk fietsbeleid, met de nieuwe fietspaden die u hebt aangekondigd? Gaat het om één geheel, of twee afzonderlijke projecten?

Die prioritaire fietssnelwegen, waarvan er drie over het Brusselse grondgebied zullen lopen, zullen op termijn wellicht door duizenden fietsers gebruikt worden. Zijn er verbindingen tussen de prioritaire fietssnelwegen gepland?

Hoe verhouden de fietssnelwegen zich tot de geplande of gerealiseerde grote infrastructuurwerken aan de rand van het gewest, zoals Uplace, Neo, de gevangenis van Haren en het nieuwe stadion op parking C? Zullen deze grote projecten ook vlot met de fiets bereikbaar zijn? Hoe verloopt de samenwerking met het Vlaams Gewest en de provincie Vlaams-Brabant? Die samenwerking is immers zeer belangrijk.

Aan de ontwikkeling van het gewestelijk fietsnetwerk wordt al jaren hard gewerkt. Het gaat om een gigantische inspanning, want Brussel komt op dit vlak van erg ver.

Mijnheer de minister, u zult nieuwe afgescheiden fietspaden aanleggen en er komen busstroken waarop ook fietsers mogen rijden. Blijkbaar overweegt u ook de aanleg van twaalf fietsbruggen en een fietslift. Dat is een uitstekend plan. Ik heb er begrip voor dat de werkzaamheden worden gespreid, want in alle Brusselse gemeenten zijn er nog knooppunten waar het moeilijk en gevaarlijk fietsen is. Mag ik ervan uitgaan dat het niet bij die twaalf bruggen zal blijven? Er zijn nog heel wat plaatsen in het Brussels Gewest waar een fietsbrug haar nut zou kunnen bewijzen.

Als ik van Sint-Pieters-Woluwe naar het parlement fiets, stuit ik op een aantal verkeersknopen waar het bijzonder moeilijk fietsen is, zoals Montgomery, Merode en Schuman. Het valt trouwens op dat dit belangrijke knooppunten zijn van het openbaar vervoer. Het zou net de bedoeling moeten zijn om fietsers naar die knooppunten te krijgen, zodat de overstapmogelijkheden toenemen.

Waar zullen de afgescheiden fietspaden worden aangelegd? Waar komen de twaalf fietsbruggen?

Comment les véloroutes se situent-elles par rapport aux grands chantiers prévus à la lisière de la Région, comme Uplace, Neo, la prison de Haren ou le nouveau stade sur le parking C ? Ces grands projets seront-ils aisément accessibles à vélo ? Comment se déroule la collaboration avec le Région flamande et la province du Brabant flamand ? Cette collaboration est très importante.

Cela fait des années que Bruxelles travaille au développement du réseau cyclable régional.

M. le ministre, vous allez aménager de nouvelles pistes cyclables séparées et des bandes bus où les cyclistes peuvent aussi circuler. Vous envisagez aussi l'aménagement de douze ponts et d'un ascenseur pour les vélos. C'est une excellente idée. J'espère que vous ne vous limiterez pas aux douze ponts. Il y a encore de nombreux endroits dans la Région où un pont vélo serait utile.

En tant que cycliste, je constate qu'il est difficile de circuler à vélo à des endroits qui sont aussi des nœuds de communication pour les transports publics, comme Montgomery, Merode ou Schuman. Y réaliser des aménagements pour les cyclistes permettrait d'augmenter les possibilités de correspondances.

Où les pistes cyclables séparées seront-elles aménagées ? Où les douze ponts sont-ils prévus ? Leur aménagement est-il déjà en cours ? Où le pont Picard en est-il ?

Comment se passe la communication à propos du développement du Plan vélo régional ?

Aménager des pistes cyclables est une chose, mais nous devons aussi nous battre pour que les automobilistes changent de mentalité et considèrent comme normal qu'un cycliste emprunte aussi les routes où il n'y a ni piste cyclable ni marquage séparé. La ville est aussi destinée aux cyclistes et il est positif pour la ville qu'ils puissent rouler dans un maximum de rues. Envisagez-vous de prendre des mesures pour faire changer les mentalités ?

En quarante ans beaucoup a été fait pour la politique vélo. Nous venons de loin et maintenant nous avançons à grands pas.

(Applaudissements)

Wordt er nu al aan gewerkt? Hoe ver staat het met de bouw van de Picardbrug?

Hoe verloopt de communicatie over de verdere uitwerking van het gewestelijk fietsplan?

Fietspaden aanleggen is een zaak, maar we moeten ook ijveren voor een mentaliteitswijziging bij automobilisten. Die moeten het als de normaalste zaak van de wereld beschouwen wanneer er ook op een 'gewone' weg mensen aan het fietsen zijn, dus ook daar waar er geen gescheiden fietspad met een aparte markering is. We mogen fietsers niet in reservaten wegmoffelen: de stad is ook van hen. Het is goed voor de stad als in zo veel mogelijk straten fietsers kunnen rijden. Plant u maatregelen om aan een mentaliteitswijziging te werken?

Vaak wordt nog gezegd dat fietsers in Brussel zich in een jungle begeven. Ik heb de tijd nog meegemaakt dat het werkelijk zo was. Op veertig jaar is er al heel wat verwezenlijkt voor het fietsbeleid. We komen van ver, maar nu zijn we echt met rasse schreden aan het vorderen.

(Applaus)

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *De cdH-fractie is opgetogen over het goede nieuws in verband met de tachtig kilometer gescheiden fietspaden en het fiets-GEN. Kunt u ons meer vertellen over de planning van de werkzaamheden? Hoe zal de uitvoering van het project verlopen? Is er overleg gepland met de Brusselse gemeenten en zo ja, wanneer? Wanneer gaat de aanleg van de fietspaden van start?*

In de pers vernemen we dat de fietspaden zowel beveiligd zijn als gescheiden van de weg. Welke zijn, naast de Kleine Ring, de wegen die met dergelijke fietspaden uitgerust zullen worden? Aan de hand van welke infrastructuur zullen de fietspaden van het wegverkeer worden gescheiden? Zullen de fietspaden ook van de trottoirs gescheiden worden? Zullen er rijstroken of parkeerstroken langs de weg verdwijnen? Zo ja, welke?

Heeft men, voor wat het fietspad langs de Kleine Ring betreft, de impact bestudeerd op het wegverkeer en langs de in- en uitritten? Aangezien

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Comme nous l'avons déjà évoqué en commission et comme viennent de le dire mes collègues, la presse a révélé votre projet de création de 80 kilomètres de pistes cyclables sécurisées à Bruxelles, notamment au niveau de la Petite ceinture, de la route du canal et de la périphérie, ainsi que d'un réseau express régional vélo. Mon groupe se félicite de la mise en œuvre concrète d'un large réseau 100% cyclable en Région bruxelloise. Cela nous manquait véritablement.

Je suis moi-même cycliste à mes heures et, de manière plus générale, un fervent défenseur de la mobilité douce, moins par idéologie que par pragmatisme, quand on voit dans quel état se trouve aujourd'hui notre Région bruxelloise. Celle-ci est chaque jour engloutie davantage par la voiture, avec tous les effets collatéraux, et non des moindres, qui en découlent, notamment au plan sanitaire, comme l'a rappelé M. Pinxteren.

L'article de presse ne dévoilant aucune information quant aux aspects concrets de la mise en œuvre de

de centrale lanen autovrij zullen worden, is de vrees terecht dat er meer auto's op de Kleine Ring terecht zullen komen. Zullen nieuwe fietspaden niet leiden tot nog trager verkeer op de Kleine Ring? Hebt u de stad Brussel geraadpleegd?

Hoe zult u vermijden dat door de opeenstapeling van nieuwe projecten het verkeer dichtslibt? We moeten er net voor zorgen dat het autoverkeer in Brussel afneemt. Is een fietspad langsheen de Kleine Ring echt de beste oplossing? Waarom moeten de fietsers rond Brussel rijden? Is het niet belangrijker te focussen op de veiligheid van de fietspaden?

Zult u op de Belliardlaan en in de Wetstraat een rijstrook vervangen door fietspaden? Uw voorganger had dat idee al verkondigd.

Ik heb in uw plan niets teruggevonden over de heraanleg van de Fonsnylaan in Vorst, terwijl dat toch een van de meest drukbezochte en gevaarlijkste wegen van het gewest is.

Plant u een communicatiecampagne om de Brusselaars aan te moedigen vaker van de fiets gebruik te maken? Het zijn namelijk nog al te vaak volledig uitgedoste semiprofessionele fietsers uit de rand of bobo's die men in Brussel ziet fietsen.

De fiets is niet meer zo populair als vroeger. Vroeger gingen kinderen met de fiets naar school. Dat is nu wel anders.

Waarom slagen we er niet in om de fiets even populair te maken als in steden zoals Hamburg, Kopenhagen en bepaalde steden in Frankrijk? Bij de nieuwe infrastructuur hoort een communicatiecampagne om het imago van de fiets op te smukken.

Hoe kunnen we het gebruik van de elektrische fiets promoten? Studies tonen aan dat mensen die lang niet of nooit hebben gefietst, sneller (opnieuw) zullen fietsen als ze over een elektrische fiets beschikken. In Zweden blijkt de elektrische fiets een enorm succes te zijn.

(Applaus)

ce grand projet, qui impliquerait tout de même une dépense d'environ 60 millions d'euros, je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Pouvez-vous nous détailler le calendrier de l'ensemble des travaux ? Comment a-t-il été décidé de procéder à la réalisation de ce projet ? Quand allez-vous entamer des concertations, si vous en faites, avec les communes bruxelloises ? Quand les travaux d'aménagement commenceront-ils, s'ils n'ont pas déjà eu lieu ? En effet, il a été mis en exergue ici que le plan, tel que vous le présentez, s'articule déjà sur des voies existantes, notamment sur des itinéraires cyclables régionaux (ICR) ou des pistes cyclables créées ou inaugurées récemment.

L'article de presse évoque de nouvelles pistes cyclables protégées et, le plus souvent, séparées du reste de la route. Il s'agit d'un bon plan. Outre la Petite ceinture, quelles routes sont-elles dotées d'une piste cyclable séparée ? Quelles sont les différentes infrastructures envisagées afin de séparer le trafic routier et les vélos ? Est-il également prévu de systématiquement séparer la circulation cycliste des piétons ? Est-il prévu de supprimer des bandes de circulation ou encore des places de stationnement en voirie ? Le cas échéant, pouvez-vous nous détailler les choix opérés ?

En ce qui concerne votre volonté de créer une piste sur la Petite ceinture, a-t-on préalablement évalué l'impact du trafic sur la Petite ceinture ainsi qu'aux entrées et aux sorties ? Dans le cadre de la réalisation du grand piétonnier bruxellois qui se profile - ce dont je me réjouis -, nous savons que le report de voitures sur la Petite ceinture est à craindre. La création de bandes cyclables ne risque-t-elle pas d'engendrer un trafic encore plus lent, dense et dangereux sur la Petite ceinture ? Avez-vous consulté la Ville de Bruxelles à ce sujet ?

Comment allez-vous éviter que la superposition des projets n'entrave la circulation de chacun des modes de déplacement ? À titre personnel, je trouve qu'il nous faut porter l'effort sur la diminution drastique de la circulation automobile en Région bruxelloise.

Par ailleurs, je m'interroge sur la nécessité d'installer une piste tout au long de la Petite ceinture. Est-ce bien le tracé le plus judicieux pour les cyclistes ? Pourquoi les obliger à faire le tour

de Bruxelles ? Ne serait-il pas plus important de miser sur l'installation de pistes cyclables sécurisées ?

Allez-vous nous faire la bonne surprise d'enfin réaliser concrètement ce qu'avait mis en œuvre, à titre d'expérience, votre prédécesseur au gouvernement, à savoir condamner une voie automobile sur la rue Belliard et la rue de la Loi, afin d'en faire de véritables pistes cyclables ?

Les résultats avaient été positifs pendant l'été. Au grand dam du monde cycliste et des partisans de la mobilité douce, l'expérience n'avait pas été concrétisée de manière définitive.

Du reste, de manière plus pointue et générique, je n'ai pas retrouvé, sur votre plan, un projet d'aménagement pour l'avenue Fonsny, à Forest, alors qu'elle me semble être l'une des voiries les plus fréquentées et les plus dangereuses.

Indépendamment du plan tel que vous nous le présentez, envisagez-vous un travail de communication pour remédier au manque de "culture vélo" en Région bruxelloise ? Celle-ci reste l'apanage de cyclistes quasi professionnels qui viennent de la périphérie, souvent équipés de culottes jaunes bien visibles, de casques très coûteux et roulant à toute vitesse sur les pistes, ou encore de bourgeois-bohèmes !

Le vélo n'a plus l'aura populaire qu'il avait à une certaine époque. Lorsque j'étais élève au collège Saint-Pierre, nous avions un garage à vélos de plus de 400 "bacs". Aujourd'hui, on n'en trouve même plus dans une école de près de 2.000 élèves.

Les jeunes ne roulent pas en vélo en ville, c'est très préoccupant. Pourquoi n'arrive-t-on pas à réinscrire cette culture populaire du vélo, à l'image de ce qui existe dans des villes comme Hambourg, Copenhague, et même dans certaines villes françaises ? Nous devons accompagner les nouvelles infrastructures d'un travail de communication, de promotion pour rendre au vélo sa popularité d'antan.

Enfin, concernant le vélo électrique, de nombreuses études tendent à démontrer que toute une frange de la population enfourche le vélo pour la première fois ou le retrouve après l'avoir délaissé, au seul motif qu'il est électrique. Le vélo électrique est la voie obligée pour retrouver le

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mijnheer de minister, ik word kregelig van het debat van vandaag. De vragen, die vooral bedoeld zijn om te achterhalen wat de regering nu precies beslist heeft, hoefden niet eens aan de orde te komen, mocht het parlement een kopie van uw fietspadenplan hebben gekregen. De regering heeft uw plan goedgekeurd op 30 april. Wij hebben pas op 21 mei een A4'tje ontvangen waarop enkel de beslissing over de goedkeuring staat. Uw plan zelf hebben wij niet ontvangen. We moesten de inhoud daarvan in de krant lezen.

Op alle documenten die een regering goedkeurt, is het principe van openbaarheid van bestuur van toepassing. Wat kunnen wij als parlementslid doen om de regering te controleren? We kunnen de pers lezen, die vaak beter op de hoogte is dan wij. We kunnen schriftelijke vragen stellen of ons beroepen op openbaarheid van bestuur. Maar in beide gevallen duurt het maanden voordat we een antwoord krijgen.

Ik vind het werkelijk een schande. U bent minister geweest in de Vlaamse regering. Elke nota die wordt goedgekeurd in de Vlaamse regering, wordt met een elektronisch systeem binnen een paar dagen bezorgd aan alle parlementsleden. Onze Vlaamse collega's hebben een snelle toegang tot alle regeringsbeslissingen en de bijgevoegde nota's. Ik heb het nog even nagevraagd.

Wat krijgen wij hier in het Brussels Parlement? Wij krijgen na verloop van tijd, drie weken in dit geval, een A4'tje waarop staat dat de nota werd goedgekeurd. Daar hebben we niets aan. Ik roep de regering dan ook op om werk te maken van transparantie, zodat wij onze controletaak behoorlijk kunnen uitoefenen. Drie weken moeten wachten op een nietszeggend document, dat kan voor mij niet door de beugel. Ik vraag u dan ook om ons een kopie te bezorgen van uw fietspadenplan, zodat we in de commissie een

vélo, et pas inversement. Comment promouvoir son utilisation ? En Suède, par exemple, il semble que son taux d'expansion soit phénoménal, ce que nous ne voyons pas chez nous.

(Applaudissements)

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Je suis scandalisée par ce débat. Ces questions qui portent principalement sur des décisions du gouvernement n'auraient pas dû être à l'agenda. Le parlement a été informé le 21 mai seulement de la décision du gouvernement alors que le plan vélo avait été approuvé le 30 avril dernier.*

Nous n'avons pas reçu de copie de votre plan mais en avons pris connaissance par la presse.

Le principe de publicité de l'administration est applicable à tous les documents approuvés par un gouvernement. Comment les parlementaires peuvent-ils exercer leur mission de contrôle sur celui-ci ? Nous pouvons lire la presse, qui est souvent mieux informée. Nous pouvons adresser des questions écrites ou faire état de la publicité des actes administratifs. Mais dans les deux cas, il faudra des mois avant que nous obtenions une réponse.

Du côté flamand, chaque note adoptée par le gouvernement flamand est transmise par voie électronique aux parlementaires dans les jours qui suivent son adoption. Nos collègues flamands ont un accès rapide à toutes les décisions du gouvernement et aux notes annexes. Je l'ai moi-même vérifié. Au parlement bruxellois, nous obtenons au fil du temps, dans les trois semaines dans ce cas-ci, une mention du fait que le point a été adopté.

J'appelle le gouvernement à faire œuvre de transparence, afin que nous puissions exercer notre tâche de contrôle correctement. Un tel délai pour obtenir une réponse n'est pas acceptable. Je vous prie de nous transmettre une copie de votre Plan vélo pour que nous puissions en débattre en commission. J'ai déjà déposé une question écrite à ce propos.

interessante discussie kunnen voeren. Ik heb daarvoor trouwens al een schriftelijke vraag ingediend.

Zeg nu zelf: welke partij kan er tegen de aanleg van 80 km nieuwe, veilige fietspaden zijn? Stemt niet iedereen ermee in dat die veilige fietspaden er al lang hadden moeten liggen?

De N-VA is van mening dat er veilige fietsinfrastructuur moet komen. Het heeft geen zin om in elke straat een onveilig 'fietspad' in te richten door een rode strook met een fiets op de weg te schilderen. Het heeft evenmin zin om elke straat te voorzien van een afgescheiden fietspad: auto's moeten kunnen parkeren en bussen moeten kunnen rijden. Het heeft wel zin om een plan uit te werken waarin er keuzes worden gemaakt, met straten zonder fietspad en straten met veilige fietspaden om het gewest te doorkruisen. Wij geven de voorkeur aan een netwerk van veilige fietspaden.

Staat dat in uw plan? Wij hebben er het raden naar, aangezien we niet over uw plan beschikken.

Omvat uw plan initiatieven voor fietsparkings? Er zijn te weinig voorzieningen om fietsen te parkeren. Welke maatregelen zult u nemen? Zijn die ook in het plan opgenomen of in uw parkeerbeleid, waarvan de uitvoering in samenwerking met de gemeenten hopeloos vertraging opliep.

Kortom, ik roep de regering op om de nota's die zij goedkeurt, binnen de week aan het parlement te bezorgen, zodat we over de inhoud kunnen discussiëren en geen vragen hoeven te stellen om te achterhalen wat de regering beslist heeft.

De N-VA-fractie heeft die vraag al gesteld in het Bureau. Dit is een schoolvoorbeeld van hoe het gebrek aan transparantie een zinvol debat in de weg staat.

(Applaus bij de N-VA)

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Deze vraag van de N-VA is al een paar keer aan bod gekomen op het Bureau en de voorzitter heeft de regering een e-mail gestuurd met het verzoek het probleem op te lossen. Ik neem aan dat dat binnenkort zal gebeuren.

Quel parti pourrait-il s'opposer à la création de 80km de pistes cyclables sécurisées ? Ces pistes cyclables n'auraient-elle pas dû être réalisées il y a bien longtemps déjà ?

La N-VA est favorable à la réalisation d'un réseau cyclable sécurisé à Bruxelles. Un marquage au sol dans chaque rue ou des pistes cyclables séparées sur chaque voirie gêneront le stationnement des voitures ou la circulation des bus. Nous sommes par contre favorables au déploiement d'un réseau de pistes cyclables sécurisées dans certaines rues au travers de la Région.

Nous supposons que ceci figure dans votre plan puisque nous n'en disposons pas. Quelles mesures envisagez-vous pour le parking des vélos ? Ces dispositifs sont-ils prévus dans votre plan ou dans votre politique de stationnement dont l'exécution avec la collaboration des communes tarde à se réaliser ?

J'appelle le gouvernement à fournir au parlement dans la semaine qui suit toutes les décisions approuvées pour que nous puissions discuter de leur contenu et ne pas devoir interroger quant à la teneur des décisions prises. La N-VA a déjà adressé cette question au Bureau. Il s'agit d'un exemple classique d'absence de transparence empêchant un débat qui a du sens.

(Applaudissements sur les bancs de la N-VA)

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Cette question de la N-VA a déjà été traitée par le Bureau et le président a adressé un courrier électronique au gouvernement pour résoudre ce problème.*

Je tiens à féliciter le ministre. La construction de

Ik wil de minister feliciteren: de aanleg van 80 kilometer afgescheiden fietspaden is een heel goede zaak. Zoals al werd opgemerkt, is fietsen goed voor de gezondheid, de economie, het milieu, de doorstroming van het verkeer, de onafhankelijkheid van de burgers enzovoort. De voorbije vijftien jaar nam het fietsverkeer in het Brussels Gewest met circa 10% per jaar toe. Dat cijfer mag natuurlijk nog stijgen. De minister zal misschien verrast zijn, maar Groen wil hem daarvoor graag feliciteren. U krijgt dus een bloemetje, maar ik houd de bloempot achter de hand voor het geval dat u uw beloften niet uitvoert.

We hebben uw fietsplan nog altijd niet gezien. Wel hebben we de aanzet tot een aantal beslissingen in de pers kunnen lezen. Wat is de timing voor dit plan? In welk budget wordt er voorzien? Ik veronderstel dat de nodige middelen al uitgetrokken zijn. Minister Vanhengel stond nooit toe dat een regeringslid iets beloofde als hij geen zicht had op de financiering, en ik neem aan dat zijn houding niet is veranderd.

Het aanleggen van 80 kilometer afgescheiden fietspaden is niet niks. Waar zullen die worden aangelegd en hoe is dat beslissingsproces tot stand gekomen? Is er voorafgaandelijk een studie opgesteld? Wordt er rekening gehouden met rapporten, tellingen en studies? Ik denk onder meer aan een studie over een fiets-GEN.

Hoe verhoudt het gewestelijk fietsplan zich tot het fiets-GEN? Dat laatste behelst vijftien trajecten met in totaal 400 kilometer fietspaden, die weliswaar niet allemaal in Brussel liggen. Ik vind echter niet alle met het Vlaamse Gewest en de provincie Vlaams-Brabant gemaakte afspraken terug.

Laat u de eerdere verbintenissen vallen? Met het fiets-GEN kunnen er zeker voor het woonwerkverkeer op korte termijn resultaten worden geboekt omdat we pendelaars die vanuit de Rand naar Brussel komen met de auto, ervan zouden kunnen overtuigen om de fiets te nemen.

U mag er geen spelletje van maken. Het is niet omdat het netwerk de naam fiets-GEN krijgt, dat we er 25 jaar op willen wachten.

Hoe verhoudt het fiets-GEN zich tot de gewestelijke fietsroutes, een systeem dat werd uitgewerkt met de plaatselijke fietsverenigingen op basis van de fietsverplaatsingen in het gewest?

80km de pistes cyclables est une très bonne chose pour Bruxelles. Chacun sait combien le vélo est bon pour la santé, l'économie, l'environnement, la mobilité et l'autonomie des citoyens. Le taux de cyclistes augmente annuellement de 10% depuis quinze ans. Il ne faudrait toutefois pas que le ministre nous déçoive en n'honorant pas ses promesses.

Ce Plan vélo que nous n'avons pas encore vu, nous en avons pris connaissance par la presse. Quels en sont le programme et le budget ? Le ministre Vanhengel n'a pas l'habitude d'autoriser un membre du gouvernement à lancer des promesses sans avoir de vue sur son financement. Je suppose que son attitude n'a pas changé.

La construction de 80km de pistes cyclables séparées n'est pas une mince affaire. Où ces aménagements seront-ils réalisés ? Il y a-t-il eu des études, des rapports, des analyses en amont pour en justifier la pertinence ? Comment le Plan vélo-t-il s'accorde-t-il avec le RER-vélo ? Celui-ci compte 15 itinéraires et 400km de pistes cyclables qui ne sont pas toutes situées à Bruxelles. Je ne retrouve toutefois pas les accords conclus avec la Communauté flamande et la province du Brabant flamand.

Le RER-vélo est destiné à encourager les navetteurs de la périphérie à utiliser leur vélo pour se rendre à leur travail. Ce n'est pas parce que le réseau prend le nom de RER que nous devons attendre 25 ans pour le voir opérationnel !

Comment le RER-vélo s'articule-t-il au système des itinéraires cyclables régionaux ? Le dossier a énormément progressé sous la précédente législature mais tout n'est pas concrétisé. Aménager des pistes cyclables séparées sur les grands axes très fréquentés est une bonne chose mais ne peut être réalisé partout. Plutôt que de généraliser des pistes séparées, il serait préférable de ralentir le trafic en général en créant des zones 20 ou des zones 30.

Avez-vous consulté les associations cyclistes et les communes dans le cadre de votre plan ? Certaines communes optent résolument pour le vélo, d'autres veulent bien d'une piste cyclable tant qu'elle ne gêne pas la circulation automobile. Tout le monde est favorable à des pistes cyclables mais dès qu'il faut faire un choix, les priorités divergent. Il est

Tijdens de vorige legislatuur werden er op dat vlak enorme stappen vooruit gezet, maar men is er nog niet volledig klaar mee. Afgescheiden fietspaden zijn goed voor de gevaarlijke grote assen met veel gemengd verkeer, maar zijn niet overal mogelijk. Het is evenmin nodig of wenselijk om fietsers overal volledig van het verkeer af te scheiden. Van sommige wegen maakt men beter zones 20 of zones 30, zodat het verkeer er rustiger verloopt.

Is er overleg geweest met de fietsverenigingen en met de gemeenten? Sommige gemeenten gaan voluit voor de fiets en andere gemeenten wensen wel een fietspad, zolang dat het doorgaand verkeer maar niet stoort. Iedereen is wel voor veilige fietspaden, maar zodra er keuzes moeten worden gemaakt, liggen de prioriteiten vaak elders. Overleg met gemeenten, die immers een remmende factor kunnen zijn, is dus zeer belangrijk.

Hoe zit het met de timing? Tegen wanneer zal het project klaar zijn? Wij zouden graag hebben dat de minister op dat vlak eindelijk eens in zijn kaarten laat kijken. In de commissie heeft hij vaak de neiging om te zeggen dat wij in 2019 wel zullen zien dat hij goed werk heeft geleverd, maar zo werkt het natuurlijk niet. Het parlement heeft een controlefunctie en moet de middelen krijgen om die functie naar behoren te vervullen.

Wij kunnen begrip opbrengen voor het feit dat de planning soms vertraging oploopt. Ik ken het klappen van de zweep. Om de haalbaarheid van een project te kunnen inschatten, moeten we een zicht op de timing krijgen. Wij zouden graag hebben dat u ons op dat vlak als partners en niet als tegenstanders beschouwd.

Met betrekking tot het budget is er sprake van een bedrag van 60 miljoen euro, maar blijkbaar zou er slechts zekerheid zijn over 12 miljoen euro. Klopt dat? Sommige collega's, onder wie de heer De Wolf, lijken 60 miljoen veel te vinden, maar als ik hoor welke infrastructuur er wordt aangekondigd (namelijk liften, bruggen, volledig afgescheiden fietspaden), dan lijkt dat bedrag mij eerder bescheiden.

Hebt u een engagement van de regering met betrekking tot die 60 miljoen euro? Vertegenwoordigt die 60 miljoen euro het volledige fietsbudget voor de komende jaren of gaat het om extra investeringen? Moeten de middelen van het EFRO daar nog worden bijgeteld?

primordial d'impliquer les communes dans les concertations car elles peuvent freiner le processus.

Pouvez-vous nous préciser votre programme ? Le parlement doit disposer de tous les moyens pour exercer correctement sa mission de contrôle. Bien que nous admettions que le programme puisse rencontrer certains retards, nous devons avoir une vue sur le calendrier. Vous devez nous considérer comme des partenaires et non comme des adversaires.

Sur les 60 millions annoncés, seule une tranche de 12 millions d'euros a été approuvée. Alors que ce montant paraît considérable pour certains, il me semble plutôt modeste pour financer une infrastructure comprenant des ascenseurs, des ponts et des pistes cyclables séparées.

Avez-vous reçu un engagement de la part du gouvernement concernant ces 60 millions d'euros ? Ce montant représente-t-il le budget vélo pour les prochaines années ou s'agit-il d'un investissement supplémentaire ? Faut-il y ajouter l'aide du Feder ?

Votre Plan vélo est-il en adéquation avec les besoins de demain ? S'articule-t-il aux autres plans, comme le plan de transport des marchandises, les plans relatifs à la mobilité des entreprises et à la mobilité des écoles et des universités ? Est-il adapté au nombre de cyclistes attendu et à l'utilisation future du vélo ? Il existe de plus en plus de conflits entre les cyclistes, entre les parents qui conduisent leurs enfants à l'école et les cyclistes pressés qui se rendent à leur travail ou encore avec les utilisateurs de vélo électrique. Les pistes cyclables actuelles font à peine un mètre de large et ne seront bientôt plus suffisantes pour accueillir tout le monde.

Ces nouvelles pistes cyclables doivent être accessibles à tous les types de cyclistes, comme cela se fait aux Pays-Bas et au Danemark. Je m'interroge toutefois : comment une telle piste pourra être aménagée sur la Petite ceinture sans sacrifier d'espace pour les voitures ? Si nous voulons considérer ce Plan vélo à part entière, nous devons entendre le ministre sur toutes ces questions.

(Applaudissements)

Hoe goed is uw fietsplan voorbereid op de toekomst? Is het afgestemd op de andere plannen, zoals het goederenvervoerplan, de bedrijfsvervoerplannen en de vervoerplannen van scholen en universiteiten?

Is het afgestemd op het aantal fietsers dat we verwachten en op het toekomstige fietsgebruik? Er ontstaan steeds meer conflicten tussen fietsers die op hun gemak rijden, zoals ouders die hun kinderen naar school brengen, en fietsers die zo snel mogelijk van en naar het werk willen rijden of mensen met een elektrische fiets. De huidige fietspaden zijn amper een meter breed. Dat zal in de toekomst niet meer houdbaar zijn.

We moeten ervoor zorgen dat die 80 kilometer nieuwe afgescheiden fietspaden zowel door trage als door snelle fietsers gebruikt kunnen worden, zoals in Nederland en Denemarken. Ik vraag me bijvoorbeeld af hoe een dergelijk fietspad kan worden aangelegd langs de Kleine Ring zonder ruimte voor de auto's op te offeren.

Als we willen spreken van een volwaardig fietsplan in plaats van een aantal leuke ideetjes, moeten we van de minister antwoorden op al onze vragen krijgen. Alleen zo kunnen we oordelen of de bloemen al dan niet met de bloempot naar de minister moeten worden gestuurd.

(Applaus)

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- De aanleg van 80 km fietspad in het Brussels Gewest tegen 2020, waaraan de stad Brussel nog 3 km toevoegt in de Vijfhoek, is een ambitieus plan.

De Open Vld-fractie is blij dat we het over infrastructuur hebben. Wij hadden de indruk dat het Brusselse fietsbeleid meer ging over het versterken van het fietsmiddenveld dan over de aanleg en het onderhoud van gepaste infrastructuur. Volgens ons begint alles met fietsinfrastructuur en moet de ontwikkeling van het Brusselse fietsnetwerk in het teken staan van complementariteit en veiligheid.

We hebben een paar vragen over het fietsplan. Wat gebeurt er nog dit jaar en volgend jaar? Hoe wordt het plan gefinancierd tijdens de opeenvolgende

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais).*- *L'aménagement de 80km de pistes cyclables en Région bruxelloise d'ici 2020, auxquels s'ajoutent 3km aménagés par la Ville de Bruxelles, est un projet ambitieux.*

L'Open Vld est ravi qu'il soit question d'infrastructure. Nous avons l'impression que la politique vélo bruxelloise s'intéressait davantage au renforcement des associations de cyclistes qu'à l'aménagement et à l'entretien d'infrastructures adéquates. Nous considérons que tout commence par l'infrastructure cyclable et que le développement du réseau cyclable bruxellois doit être placé sous le signe de la complémentarité et de la sécurité.

jaren?

Waar komt de nieuwe infrastructuur? Wat met de heraanleg van de bestaande infrastructuur?

In het algemeen merken we dat de nieuwe fietspaden afgestemd zullen zijn op de grote invalswegen. Is dat wel altijd de beste keuze vanuit veiligheidsoogpunt? Wordt het een fietsnetwerk waarbij fiets- en voetpaden in mekaar overlopen of zal het netwerk bestaan uit afgescheiden fietspaden op de rijweg? Dat is niet helemaal duidelijk. Soms is het beter om fietsers naar parallelle wegen te leiden dan ze via drukke invalswegen te sturen.

Hoe verhoudt het nieuwe fietsnetwerk zich tot het voetgangersplan? Er zijn volgens ons synergieën mogelijk en nodig. We besteden nog altijd veel te weinig aandacht aan voetgangers.

U overweegt om fietsassen in te richten in spoorbeddingen, maar hoe pakt u dat aan? Ik begrijp dat er geen honderden oplossingen zijn voor de uitbreiding van het fietsnetwerk. De nabijheid van bussen of trams leidt soms tot gevaarlijke situaties voor fietsers. Nochtans bent u van plan om fietsers toe te laten op busbanen.

Zullen de busbanen in een volgende fase ook voor motorrijders worden opengesteld?

Soms zijn schijnbaar onbelangrijke details toch heel belangrijk. Zo zijn er inzake de fietspaden hier en daar 'missing links' te betreuren waarbij fietsers bijvoorbeeld op drukke kruispunten plots niet meer weten welke richting ze moeten uitgaan. Dat leidt vaak tot onveilige oversteekmanoeuvres. Ik denk bijvoorbeeld aan de brug over het kanaal bij het Saincteletteplein en aan de Tervurenlaan. Het is daar helemaal niet duidelijk waar het fietspad verdergaat en waar de fietsers moeten oversteken. Kleine, gemakkelijk te realiseren ingrepen kunnen daar voor de fietsers veel soelaas brengen.

Mijn fractie is tevreden over het fietsplan. Het is een ambitieus plan om de Kleine Ring toegankelijk te maken voor fietsers, maar dat biedt ongetwijfeld ook heel wat mogelijkheden.

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Mijnheer de minister, ik ben vol lof over uw plan. Het is bijzonder positief dat u fietsen*

En ce qui concerne le Plan vélo, qu'est-ce qui va encore se passer cette année et la suivante ? Comment le plan sera-t-il financé au fil du temps ? Où les nouvelles infrastructures seront-elles aménagées ? Qu'en est-il du réaménagement des infrastructures existantes ?

En général, nous remarquons que les nouvelles pistes cyclables seront reliées aux grandes artères de pénétration. Est-ce le meilleur choix du point de vue de la sécurité ? Dans le réseau cyclable, les piétons et les vélos se partageront-ils un même espace ou y aura-t-il des pistes cyclables séparées sur la route ?

Comment le nouveau réseau cyclable s'articule-t-il avec le Plan piétons ? Des synergies sont possibles et nécessaires. Nous sommes toujours trop peu attentifs aux piétons.

Comment envisagez-vous de créer des axes cyclables dans les assiettes ferroviaires ? La proximité de bus ou de trams met parfois les cyclistes dans des situations dangereuses. Vous avez pourtant l'intention de faire circuler les vélos sur les bandes bus. Dans une phase ultérieure, les bandes bus seront-elles aussi ouvertes aux motos ?

Certains détails en apparence anodins peuvent s'avérer très importants. Ainsi, il y a des portions de pistes cyclables où le tracé de la piste et l'endroit où traverser les carrefours ne sont pas clairs, ce qui amène les cyclistes à faire des manœuvres dangereuses. En ces endroits - place Sainctelette ou avenue de Tervuren, notamment -, de petites interventions soulageraient énormément les cyclistes.

Mon groupe est content du Plan vélo. C'est un plan ambitieux pour rendre la Petite ceinture accessible aux cyclistes

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Monsieur le ministre, je vais encore vous lancer des fleurs et me montrer très positif, car votre plan

in de stad wilt bevorderen. Mijn partij is daar ook voorstander van, maar het belangrijkste aspect is volgens ons de veiligheid.

Het aanleggen van gescheiden fietspaden kan zeker helpen om meer mensen op de fiets te krijgen. Ik ben zelf geen fervente fietser, maar ik zou waarschijnlijk vaker fietsen als ik me veiliger voelde.

Fietsen is goed voor het leefmilieu, voor de mobiliteit en voor de gezondheid. Wij steunen ook uw project om tachtig kilometer fietspaden te realiseren.

Het aanleggen van fietspaden langs spoorwegen is een uitstekend idee. De ruimte is afgescheiden van het autoverkeer en kan gemakkelijk tot een fietsnelweg worden omgevormd. Waar zullen die fietspaden precies komen?

Welke maatregelen stelt u voor om het fietsgebruik te bevorderen? Diefstal is een van de grootste problemen in Brussel. De helft van de personen die het slachtoffer zijn van fietsdiefstal, koopt geen nieuwe fiets meer.

Bovendien hebben heel wat Brusselaars te weinig plaats om een fiets te stallen. We moeten dus meer fietsboxen ter beschikking stellen. Die moeten voor weinig geld beschikbaar zijn. De prijs moet lager zijn dan voor een bewonerskaart.

Het is voorts belangrijk om kinderen van jongs af aan te leren fietsen. Plant u fietsopleidingen in de scholen?

Zoals de heer Doyen opmerkt, waren er nog niet zo lang geleden fietsstallingen in de scholen. Die lijken tegenwoordig te zijn verdwenen.

Er bestaan bepaalde vooroordelen over de gebruikers van Villo, maar die kloppen niet: het doelpubliek is heel divers. Een abonnement kost maar 30 euro per jaar en gebruikers moeten geen waarborg betalen. Dat is goed, maar de keerzijde van de medaille is dat JCDecaux ons overspoelt met reclame. Wij zouden de controle over Villo weer in handen moeten krijgen, zodat we daar een einde aan kunnen maken.

Mijnheer de minister, u bent een jaar op post en hebt ons al heel wat zaken beloofd. Ik hoop dat u ons niet zult teleurstellen met uw plan voor de

l'est tout autant. Nous sommes évidemment favorables au développement du vélo en ville comme moyen de transport. Il doit être accessible et se populariser, mais l'aspect le plus important de votre plan, c'est la sécurité.

De ce point de vue, prévoir des pistes cyclables indépendantes de la chaussée permettra de redonner confiance aux cyclistes et me paraît donc très positif. À titre personnel, je ne suis pas un fervent adepte du vélo, mais j'en ferais sans doute davantage si je me sentais en sécurité.

On l'a dit, le vélo est bon pour l'environnement, pour la mobilité et pour la santé. Dès lors, il nous paraît judicieux de développer 80 kilomètres de pistes cyclables. Nous vous soutenons dans ce projet.

L'idée d'utiliser les talus de voies ferrées pour réaliser des pistes cyclables nous paraît également bonne. L'espace y est sécurisé hors du trafic et autorise la création de véritables autoroutes cyclables. J'en viens ainsi à ma première question : où seront-elles implantées ? Pouvons-nous obtenir quelques précisions à ce sujet ? Que proposez-vous pour améliorer l'utilisation de ce mode de transport ?

Comme cela a été dit en commission, le vol représente le plus gros obstacle à l'utilisation du vélo à Bruxelles. Après un vol, un cycliste sur deux ne rachète pas de vélo et, pour avoir fait personnellement l'expérience d'un tel larcin, je puis témoigner de l'ampleur du problème.

Le manque de place, dans les logements, pour stocker un vélo constitue un autre problème rencontré par nombre de Bruxellois. Il faut donc mettre davantage de boxes à vélos à disposition et veiller, surtout, à ce qu'ils le soient à des prix accessibles, c'est-à-dire de toute façon inférieurs au prix de la carte de riverain. Le contraire n'aurait aucun sens.

Comme l'a rappelé M. Doyen, la culture vélocipédique est importante. Comment donner le goût de la pratique du vélo à nos enfants ? Il faut y songer dès aujourd'hui. Prévoyez-vous des formations en milieu scolaire ? L'idéal serait qu'il y ait au moins une formation par an dans chaque école, afin de donner confiance et envie aux enfants.

realisatie van tachtig kilometer fietspaden.

(Applaus)

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Collega Caroline Désir heeft zich onlangs tot het fietsen bekeerd, omdat dit nu eenmaal de snelste manier is zich om van haar huis naar haar werk te verplaatsen. Dat is trouwens ook de reden waarom ik de fiets gebruik. Het heeft dus niet altijd te maken met een uitgesproken ecologisch bewustzijn of met een drang om aan sport te doen. Fietsen is een efficiënte manier om zich te verplaatsen in de stad en dat zou meteen ook de motivering moeten zijn om de fiets te nemen in Brussel. Het beleid moet daar volop op inspelen.

(verder in het Frans)

Een lid van de oppositie vertelde me onlangs dat hij vaak fietst maar daar niet voor durft uit te komen uit angst om niet opnieuw te worden verkozen.

(Samenspraak)

Hij gaat ervan uit dat fietsen schadelijk is voor zijn respectabele, ernstige imago.

(verder in het Nederlands)

Comme l'a également rappelé M. Doyen, le temps n'est pas si loin où des boxes à vélos étaient prévus dans les écoles. Ils semblent aujourd'hui avoir disparu.

Contrairement à certains préjugés, le public qui utilise Villo est assez mixte. Il n'existe pas de barrière financière à l'utilisation de Villo, puisque l'abonnement coûte 30 euros par an et qu'aucune caution n'est demandée. C'est un bon point.

Par contre, je pourrais dénoncer JCDecaux, cette société privée qui nous pollue avec toutes ses publicités. Notre position est connue : il faut reprendre en mains le service Villo, afin que cette pollution visuelle n'existe plus à Bruxelles.

Monsieur le ministre, vous occupez votre poste depuis un an. Vous nous promettez beaucoup de choses et j'espère que vous n'allez pas nous décevoir avec votre plan de réalisation de 80 kilomètres cyclables.

(Applaudissements)

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

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).*- *Le choix de se déplacer à vélo n'est pas toujours motivé par une conscience écologique ou l'envie de pratiquer un sport mais par le fait qu'il s'agit du mode de déplacement le plus rapide et le plus efficace en ville.*

(poursuivant en français)

Un membre de l'opposition me disait il y a quelques jours seulement qu'il faisait du vélo quotidiennement, mais ne s'affichait pas en tant que cycliste auprès de ses électeurs, de peur de perdre des voix. Il m'a même dit : "Sinon, je ne serais plus réélu !"

(Colloques)

Il s'agit d'un contre-exemple. L'élu dont je parle a un certain standing à respecter et un sérieux à garder. Il pense que c'est contradictoire avec la pratique du vélo.

(poursuivant en néerlandais)

Le directeur de l'Agence européenne pour

Hans Bruyninckx, directeur van het Europees Milieugentschap met hoofdzetel in Kopenhagen en 220 medewerkers, hield gisteren op een conferentie voor de gestelde lichamen, gekleed in kostuum en das, een toespraak over het klimaat.

(verder in het Frans)

Hij liet weten dat er geen enkele parkeerplaats was bij zijn bedrijf en dat dit punt nooit ter discussie zou komen te staan.

(verder in het Nederlands)

Dat is doodnormaal in Kopenhagen. Als dat daar kan, waarom volgen we dit voorbeeld niet in Brussel?

Wij staan dus voor een enorme uitdaging, zeker wanneer we zien dat België, met Vlaanderen op kop, de meest gevaarlijke fietsregio is van het Europese continent. Vlaanderen telt maar liefst 66 fietsdoden per jaar. Overigens, wie denkt dat fietsen in Brussel gevaarlijk is, maak ik erop attent dat er hier geen fietsdoden vallen. Toch is de perceptie anders.

(Opmerkingen van de heer Handichi)

(verder in het Frans)

Een van de redenen waarom er zo weinig verkeersslachtoffers vallen in het Brussels Gewest, is dat er niet zo snel kan worden gereden. Maar er speelt ook een emotionele factor in dit debat: fietsers in Brussel hebben het gevoel dat het onveilig is.

(verder in het Nederlands)

Daaraan kunnen we echt iets doen door de fietsinfrastructuur ingrijpend te verbeteren en door afgescheiden fietspaden aan te leggen. Dat is de uitdaging, niet zozeer omdat we dan plots een stuk minder verkeersslachtoffers zullen moeten betreuren, want die zijn er vandaag al niet in Brussel, maar omdat we dan zeker heel wat meer mensen op de fiets zullen krijgen.

Ook in de vorige regeerperiode werden er op dit vlak heel wat aankondigingen en beloftes gedaan, maar de uitvoering is achterop blijven hinken. Het is blijkbaar niet evident om dergelijke plannen te realiseren, ook als de middelen ervoor aanwezig

l'environnement a prononcé hier un discours sur le climat.

(poursuivant en français)

Il nous a dit lors de cet exposé que même si 220 personnes travaillaient chez lui, il n'y avait aucune place de stationnement devant ses bureaux. Il a ajouté que c'était le seul point sur lequel il n'y avait pas de discussions au sein de son administration !

(poursuivant en néerlandais)

Pourquoi ne suivons-nous pas cet exemple à Bruxelles ?

Nous sommes face à un énorme défi, surtout lorsqu'on voit que la Belgique, surtout la Flandre, est la zone la plus dangereuse du continent européen pour les vélos. La Flandre compte 66 décès accidentels de cyclistes par an. À Bruxelles, il n'y en a aucun, alors que certains considèrent qu'il est dangereux de rouler à vélo.

(Remarques de M. Handichi)

(poursuivant en français)

Heureusement, M. Handichi, il n'y a pas d'accidents mortels en Région bruxelloise, et les blessés sont rares. L'une des raisons en est que la vitesse est relativement faible.

Dans ce débat, ce n'est cependant pas l'élément factuel qui est le plus sensible, mais le facteur émotionnel, le sentiment qu'éprouvent les Bruxellois lorsqu'ils circulent à vélo.

(poursuivant en néerlandais)

Et nous pouvons agir à ce niveau, en améliorant les infrastructures cyclables et en aménageant des pistes cyclables séparées. Cela amènerait davantage de personnes à rouler à vélo.

Lors de la législature précédente, de nombreuses promesses avaient été faites dans ce domaine, mais leur mise en œuvre s'est fait attendre. Il n'est manifestement pas évident de réaliser de tels plans, même lorsque les moyens sont disponibles, notamment à cause des résistances politiques et des procédures administratives.

zijn. Dat heeft bijvoorbeeld te maken met weerstand op politiek vlak en met de zeer uitgebreide administratieve procedures.

De fietsplannen van minister Smet betekenen een echte revolutie. Ik hoop van harte dat hij zijn plannen in werkelijkheid kan omzetten.

(Applaus)

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

De heer Emmanuel De Bock (FDF) *(in het Frans).* - *Er was een tijd dat ministers het voldoende vonden om enkele strepen op de grond te laten schilderen om aan te kondigen dat ze tien kilometer fietspad hadden aangelegd.*

(Samenspraak)

De grote uitdaging bestaat er nu in gevaarlijke fietspaden aan te passen. Sommige liggen bijvoorbeeld tussen tramsporen, waar ze niet thuishoren. Daarom voorziet het plan in een veel actievere benadering van veiligheid, met eigen fietsroutes. Dat is goed.

Naast de 80 km van het nieuwe project, is mijn fractie van mening dat er bijzondere aandacht moet gaan naar het onderhoud en het veiliger maken van het huidige netwerk van fietspaden.

Op de Generaal Jacqueslaan was er bijvoorbeeld geen fietspad. Daar werd het aantal rijstroken teruggebracht van drie naar twee. Nu is het er enigszins veiliger voor fietsers, maar echt geslaagd kun je het niet noemen. Ik droom van een groene Generaal Jacqueslaan met bomen langs de tramsporen, zoals in de Winston Churchilllaan, waar alles op elkaar aansluit en de fietspaden uitnodigen tot fietsen.

We hebben het voortdurend over de weldaden van de fiets, maar uit studies blijkt ook dat de fiets en fijn stof geen goede combinatie vormen. Zo lang er niets gebeurt om auto's uit de stad te weren, kunnen we niet van de Brusselaar verwachten dat hij in zijn eentje de vervuiling aanpakt.

Nochtans doen zij de grootse inspanningen. De fiets wordt immers veelal voor korte verplaatsingen gebruikt. Tezelfdertijd rijden er echter voortdurend massa's auto's Brussel in, wat natuurlijk niet tot

Les plans vélo du ministre Smet sont une révolution. J'espère sincèrement qu'il pourra les mettre en œuvre.

(Applaudissements)

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

M. Emmanuel De Bock (FDF). - Il fut un temps où l'on voyait des ministres communiquer chaque semaine quand ils avaient créé une piste cyclable qu'ils inauguraient en grande pompe. Il suffisait de peindre quelques lignes et de petits vélos pour créer dix ou quinze kilomètres de pistes cyclables.

(Colloques)

On a aussi créé beaucoup de pistes cyclables entre les rails de tram. Cela ne va pas. Un certain nombre de choses qui ont été faites sont bonnes et d'autres très clairement insécurisantes. Pour moi, il s'agit d'un défi majeur. Certaines des pistes cyclables qui existent actuellement à Bruxelles devraient disparaître, car elles sont dangereuses. Il n'est pas concevable de mettre des itinéraires cyclables entre les rails de tram. C'est pour cela que le plan montre une approche beaucoup plus active de sécurisation, avec de vrais itinéraires. C'est la bonne direction.

À côté des 80 km du nouveau projet, mon groupe est d'avis qu'une attention particulière doit être apportée à l'entretien et à la sécurisation du réseau existant. À côté des nouvelles créations, il faut aussi entretenir ce qui existe déjà et peut-être même parfois le repenser.

Par exemple, au boulevard Général Jacques, il n'y avait pas de piste cyclable, mais trois bandes de circulation. On est passé à deux bandes de circulation, ce qui n'est pas si dramatique, malgré l'inquiétude qui était la nôtre au moment de la présentation du projet.

La situation est un peu plus sécurisante qu'avant pour les cyclistes, mais ce n'est pas une réussite au niveau architectural. Je rêve d'un boulevard Général Jacques qui aurait des trémies vertes et des arbres le long de la voie de tram, à la manière

aangename fietsomstandigheden leidt. Daarom moeten we ook strijd leveren tegen de vervuiling van het pendelverkeer.

Fietsen is erg belangrijk voor het gewest. Sommige mensen moeten voor hun werk naar kantoor, anderen zijn de hele dag mobiel. Sommige komen met de auto naar het werk, maar gebruiken dan de fiets om zich naar afspraken te verplaatsen.

Tijdens het weekend zie je gezinnen die door de stad naar het Ter Kamerenbos fietsen, wat nog altijd gevaarlijk is, zeker voor jonge kinderen. Die trajecten moeten koste wat het kost veiliger gemaakt worden.

Toeristische routes bieden de mogelijkheid om de stad beter te leren kennen. Dat geldt niet alleen voor bezoekers, maar ook voor bewoners van de stad.

Er is sprake van 12 miljoen euro per jaar. De heer De Wolf vindt dat erg veel, maar eigenlijk is het slechts een druppel op een hete plaat! We hebben het over nauwelijks 61 miljoen euro op vijf jaar. Ik zou er net voorstander van zijn om meer geld uit te trekken.

Hoe zit het met oudere projecten? Ik zie dat de Lambermontlaan met een stippellijn aangeduid is op het plan. Er is sprake van een busstrook en ventwegen. Nieuwe projecten in het vooruitzicht stellen is goed, maar uw voorganger was ook al van start gegaan met een aantal dingen. Wat gebeurt daar verder mee? Maken ze deel uit van het nieuwe project?

Bovendien moet er duidelijk gecommuniceerd worden met de gemeenten. Overleg is erg belangrijk. Uw benadering is ernstiger dan wat vroeger gebeurde, maar een aantal gemeenten gaan niet volledig mee in het overleg.

We hebben nood aan een echt fietsnetwerk dat verder gaat dan een fiets-GEN. Uit de kaarten van Pro Velo blijkt dat vooral in het centrum veel gefietst wordt en dat er op andere plaatsen, zoals in de noordelijke kanaalzone, nauwelijks fietsers zijn. Uw plan zorgt voor een echte verbinding tussen de noordelijke kanaalzone en het stadscentrum. U verliest daardoor het noordoosten van het Brussels Gewest enigszins uit het oog, maar zulke fietspaden zullen het fietsgebruik stimuleren. Ook in het zuiden is er een probleem: er is een begin gemaakt met een

de l'avenue Churchill ou du boulevard Lambermont, où vous avez une vraie intégration dans le paysage et où les pistes cyclables sont conviviales. Vous ne roulez pas à côté de voitures qui vous polluent.

Nous n'avons pas arrêté de parler des effets bénéfiques du vélo, mais des études montrent aussi que le vélo et les particules fines ne font pas bon ménage. Tant qu'une action ne sera pas faite pour réduire l'entrée en ville des voitures en provenance de l'extérieur de Bruxelles, nous ne pouvons pas forcer les Bruxellois à assumer seuls le problème de la pollution.

Ce sont eux qui font le plus grand nombre d'efforts. On sait que le vélo concerne surtout des déplacements courts pour accomplir ce pas de changement de modalité en utilisant le vélo tant que faire se peut. Mais en même temps, si on a un flux constant de voitures qui entrent dans Bruxelles, ce n'est évidemment pas agréable. Il faut aussi lutter contre la pollution importée.

La dimension vélo est très importante dans notre Région, nous l'avons dit. C'est difficile de prendre position, car les déplacements professionnels relèvent d'une autre approche. Comment peut-on combiner une activité professionnelle avec le vélo? Tout le monde n'exerce pas la même profession, certains font du travail de bureau, d'autres bougent pendant la journée. Nous en avons ici un bel exemple vu que nous avons des vélos à disposition. C'est utile de se dire que certaines personnes viennent en voiture jusqu'ici, mais pour des trajets vers les cabinets, les lieux de rencontre, les associations, elles trouvent plus intéressant d'utiliser un autre mode de transport que la voiture. C'est une dynamique, mais ce n'est pas la seule.

Pensons aux déplacements de loisirs, de plaisir. Regardez le samedi ou le dimanche autour de vous comment ça se passe. Vous voyez des familles à vélo qui traversent la ville pour aller au bois de la Cambre par exemple, une pratique qui reste dangereuse. Si vous avez des enfants en bas âge, c'est quand même une angoisse pour un certain nombre de familles de traverser la ville. Il faut tout faire pour sécuriser ces trajets. Je crois que c'est une dynamique différente du déplacement professionnel. Il nous faut envisager cette dynamique de manière globale du côté des déplacements professionnels et du côté des

groot veilig fietspad, maar verder is er niets gebeurd.

We moeten toegeven dat sommige gemeenten nooit iets gedaan hebben om het gebruik van de fiets te stimuleren. Daarom is het overleg zo belangrijk. De heer De Lille had het al over het gebruik van spoorwegbeddingen, een uitstekend idee, maar daar wordt nu al jaren over gepraat, en ik heb niet de indruk dat de NMBS er echt werk van maakt. Toch moeten we die mogelijkheid ernstig bekijken, want die beddingen kunnen erg nuttig zijn als we de nodige investeringen doen. In Woluwe is gebleken dat de voormalige spoorbedding erg populair is. Er wordt gejogd, gefietst enzovoort.

Ik geloof dus sterk in het potentieel van uw nota, maar vrees dat 12 miljoen per jaar niet volstaat en dat het project over vijf jaar dode letter zal blijken.

Een aantal projecten hangt samen met de uitvoering van EFRO-projecten. Zijn de beslissingen daaromtrent al opgenomen in het plan of moet er nog cofinanciering gevonden worden?

Ook de MIVB moet haar rol spelen. Gelukkig valt ze ook onder uw bevoegdheid, zodat meerdere plannen op elkaar kunnen worden afgestemd.

Zoals eerder aangehaald, zullen fietspaden veiliger moeten worden. Dat kan niet zonder rijstroken te schrappen of bomen om te hakken. Volgens mij staat dat in het regeerakkoord. In de plannen moet er dan ook rekening mee worden gehouden. Het is niet de bedoeling om het verkeer in de stad tegen elke prijs terug te dringen, maar vooral een deel van het verkeer dat het Brussels Gewest binnenrijdt te weren.

De aanleg van een fietspad op de Albertlaan en de halvering van het aantal rijstroken hadden een minder negatieve impact dan in de studies werd voorspeld. Ook de toekomstige heraanleg van de Churchill- en Brugmannlaan verontrust de buurtbewoners. Daar moeten de bovengrondse parkeerplaatsen behouden of gecompenseerd worden. Gekapte bomen moet vervangen worden, ook al kan dat misschien niet op dezelfde plaats.

Helaas heeft het gewest te kampen met een aanzienlijk aantal fietsdiefstallen. Daarom moeten er meer veilige stallingen komen, zodat mensen met de fiets naar de winkel kunnen en niet hoeven te vrezan dat ze te voet naar huis moeten. We moeten

déplacements de loisirs dans la ville.

Il existe aussi la dimension touristique. Nous avons ici des échevins très actifs en la matière, comme la Région. Disposer d'itinéraires touristiques à la fois pour nos habitants afin qu'ils connaissent mieux leur ville et pour les touristes internationaux qui viennent et qui utilisent de plus en plus le vélo pourrait être une approche complémentaire dans la gestion de cet investissement.

Il est question de 12 millions d'euros par an. J'entends M. De Wolf dire que c'est très coûteux. C'est plutôt une goutte d'eau dans l'océan ! Cela revient à peine à 61 millions d'euros sur cinq ans. C'est sûr qu'on pourrait vous accorder plus de budget. En tous cas, j'en serais partisan. Il faudra se prononcer sur ce que l'on enlève. J'ai quelques idées à ce propos. À mon sens, ces montants ne sont pas galvaudés.

Qu'en est-il des anciens projets ? Je vois que le boulevard Lambermont est en pointillé sur le plan. On parle d'une bande bus et de voies latérales. C'est bien de promettre de nouveaux projets, mais d'anciens projets avaient déjà été lancés par votre prédécesseur. Une attention particulière leur est-elle réservée ? Sont-ils inclus dans le nouveau projet ou reportés ?

Par ailleurs, il faut être clair par rapport aux communes. Le travail de concertation est très important. Vous avez une approche plus sérieuse que celle que l'on avait auparavant, mais on observe qu'un certain nombre de communes ne jouent pas totalement le jeu de la concertation.

Toutes les communes n'ont pas joué ce jeu-là. Il faut donc amplifier le mouvement.

Nous avons besoin de la création d'un véritable réseau vélo, et non plus d'un simple "RER-vélo". J'ai vérifié les cartes de Pro Velo : on y constate que, fondamentalement, c'est le centre-ville qui connaît la plus grande circulation de cyclistes, et que d'autre part, il y a dans la Région des trous béants, par exemple au nord du canal où il y a très peu d'utilisation. À ce titre, votre plan permet de créer une véritable trouée du nord du canal au centre-ville. Le nord-est, par exemple le Lambermont, est un peu oublié aujourd'hui, mais ce genre de piste devrait améliorer le trafic et entraîner un usage plus intensif du vélo. Quant au

rekening houden met al die praktische kwesties. De studie over de aanleg van kilometers fietspad is nuttig, maar ook de randvoorwaarden moeten goed zitten.

Tot slot wil ik benadrukken dat de weggebruikers elkaar niet voor de voeten lopen, want ieder van ons zal vroeg of laat verschillende vervoersmiddelen gebruiken. Al die verplaatsingsmethoden moeten naast elkaar kunnen bestaan.

We zullen dit plan aan de man moeten brengen. Ik vind voorafgaand overleg van het grootste belang, al moet de minister vroeg of laat de knopen doorhakken. Overleg moet deel uitmaken van het proces, want dat is de manier bij uitstek om een project te laten slagen.

sud, il constitue aussi un problème : il y a un début, avec une grande piste cyclable sécurisée, mais c'était l'oubli absolu.

Cependant, il faut dire aussi que certaines communes n'ont jamais favorisé le vélo, d'où l'intérêt du travail de concertation. M. De Lille avait déjà évoqué l'utilisation des talus de chemin de fer, ce qui est une excellente idée, mais cela fait plusieurs années qu'on en parle et je ne suis pas sûr que la SNCB intègre toutes ces demandes. La commune où j'habite est très vallonnée, le train est à la bonne hauteur, mais va-t-on mettre les cyclistes trois étages plus bas pour récupérer le différentiel de dénivellation ? On ne pourra pas faire autrement que d'utiliser les talus. Il faut y penser aujourd'hui, car ce sont des espaces qui ont un véritable avenir, mais nécessitent aussi beaucoup d'investissements, l'élargissement de ponts, etc. Toutefois, on a montré, du côté de Woluwe, que ce sont des espaces fortement utilisés, en semaine comme le week-end, par toute une série de personnes qui y font du jogging, du vélo...

Je crois donc fortement au potentiel que vous initiez dans votre note, mais il faut clairement l'amplifier. Je crains, malheureusement, que les 12 millions par an ne suffisent pas et que le projet ne reste lettre morte pendant ces cinq ans.

Un certain nombre de projets sont liés à la réalisation des projets Feder. Je n'ai évidemment pas toute la liste, mais les décisions concernant l'ensemble des projets Feder ont-elles déjà été intégrées, ou des cofinancements sont-ils encore nécessaires ?

Il est très important que la STIB joue également le jeu. Heureusement, vous en êtes également le ministre en charge de la STIB, ce qui permet des plans croisés.

Au niveau de la sécurité routière, il a été question de pistes sécurisées, ce qui aura un impact sur les bandes de circulation puisqu'on ne pourra pas créer de pistes sécurisées sans évoquer la suppression de bandes de circulation ou l'abattage d'arbres. Comme l'accord de gouvernement le prévoit selon moi, il faudra intégrer cette dimension, tout en sauvegardant ce qui existe. Le but n'est pas de réduire à tout prix le trafic en ville, mais de réduire le trafic à l'entrée de la Région, comme le veut le projet du gouvernement.

La création d'une piste cyclable avenue Albert qui a réduit de moitié les bandes de circulation n'a pas eu autant d'impact négatif que ce que les études prévoyaient. Sur les avenues Churchill et Brugmann à l'avenir, comme sur l'avenue Albert, l'enjeu est de taille pour les habitants. Il faut les rassurer en ne supprimant pas de place de parking en surface, ou bien il convient de les compenser. Ce volet doit être intégré dans l'étude. Ensuite, il y a lieu de prévoir que pour chaque arbre abattu, un autre sera replanté, même si ce n'est pas exactement au même endroit.

Le stationnement des vélos est essentiel pour nous. Il faut vraiment multiplier les initiatives en la matière. Les vols de vélos sont malheureusement trop nombreux dans notre Région. Il faut intégrer les stationnements publics et privés et inciter les gens à aller faire leurs courses en vélo en toute sérénité. Pour ce faire, ils doivent être sûrs de récupérer leur bicyclette lorsqu'ils sortent des commerces. Tout cela fait partie des dimensions urbaines de l'utilisation du vélo. Toutes ces questions pratiques doivent être prises en compte. La publication de cette étude sur la création de kilomètres de pistes cyclables est utile, mais il faut, en amont et en aval, donner différentes solutions à ces questions pratiques.

Je conclus avec un message : il est important qu'on n'oppose pas les usagers entre eux. Opposer les automobilistes aux cyclistes, aux motards, aux piétons, aux usagers de la STIB serait une grande erreur, car nous sommes tous, un jour ou l'autre, usagers d'un ou deux ou trois modes de transports différents. Et si ce n'est pas nous, ce sont nos enfants, notre conjoint, nos parents. Il s'agit donc de créer les conditions de ce vivre ensemble et du partage de l'espace public.

Par rapport à d'autres plans précédents perçus de manière doctrinaire, il faut pouvoir "vendre" ce plan-ci aux citoyens. J'accorde énormément d'attention à la consultation préalable, même si, à un moment donné, un ministre doit trancher. La concertation doit être partie intégrante du processus et c'est par ce biais que les projets réussissent. Rester dans la situation actuelle n'est pas tenable et des projets ambitieux ne pourront aboutir que s'ils sont portés par les citoyens. Voilà quelques pistes pour la réalisation concrète de votre plan.

De voorzitter. - De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (PS) *(in het Frans).*- Voorheen was er in het mobiliteitsbeleid amper sprake van de fiets. Onze partij is op dat vlak geëvolueerd. Het huidige plan heeft de verdienste dat het de ambities vastlegt. Daarmee is, zoals in andere dossiers, bewezen dat de regering wel degelijk de handen aan de ploeg slaat.

De beslissingen passen in een breder stadsproject. Het fietsnetwerk maakt integraal deel uit van het volledige wegennet en de gemeenschappelijke openbare ruimte. Bijgevolg volstaat een beleid dat zich beperkt tot het tekenen van lijnen op de weg, niet.

Afgebakende fietspaden, tramsporen en rijwegen zijn allemaal goed en wel, maar we gaan geen wegen verbreden: alles moet een plaats krijgen binnen de huidige stadsinrichting.

Uiteindelijk moet er een evenwicht worden gevonden tussen een leefbare stad voor wie er woont en een bereikbare stad voor wie er werkt.

In die optiek is het belangrijk dat de bijkomende geplande fietspaden aansluiten op de gewestelijke fietsroutes, zodat het hele grondgebied wordt bediend.

De integratie van de fiets in het stadsproject is een ware uitdaging. Tien jaar geleden was er al sprake van meer veiligheid voor de fietser. Vandaag is het tijd om daar iets aan te doen, zodat meer personen kiezen voor de fiets. Ook al eisen de meeste fietsers gemakkelijk hun plaats op in het verkeer, afgebakende fietspaden zijn comfortabel en noodzakelijk voor jonge fietsers en families. Er is dus niet alleen fietseducatie nodig, maar ook een gewest dat er anders uitziet. Daarbij moet er wel rekening mee worden gehouden dat afgebakende fietspaden niet overal mogelijk zijn.

U trekt voor de realisatie van de bijkomende fietspaden 60 miljoen euro uit, gespreid over vijf jaar. U moet er zich echter voor hoeden om in de budgettaire val te trappen. Sommigen zullen klagen dat er "alweer geld naar de aanleg van fietspaden" gaat. Eigenlijk moet de aanleg van fietspaden een voorwaarde worden om wegen- en renovatievergunningen te verkrijgen, zoals dat het geval was met de openbare voorzieningen voor personen met een beperkte mobiliteit.

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

M. Philippe Close (PS). - De nombreux éléments positifs ressortent de notre débat. Je suis membre d'un parti qui a évolué sur cette question. Dans une optique consumériste et de croissance, le vélo occupait peu de place.

Le présent plan a le mérite de fixer les ambitions. Dans de nombreux dossiers d'ailleurs, c'est sur ce point que se distingue le gouvernement actuel, dont un journal francophone annonçait ce matin qu'il travaillait ! Je suis heureux d'apprendre que même les médias s'en rendent compte.

Il importe que les décisions soient prises dans le cadre d'un projet de ville. Tout comme la STIB doit être un aménageur urbain qui ne se limite pas à transporter les gens, la piste cyclable doit faire partie intégrante de la voirie et de l'espace public partagé. Elle ne doit pas se limiter à un traçage de lignes.

À une collègue qui souhaite des sites propres pour les vélos, les trams et les voitures, j'avais répondu que nous pouvions nous mettre d'accord sur un point : on ne reculera pas les façades des maisons. Chacun doit trouver sa place dans l'aménagement urbain.

Il ne s'agit pas d'un débat sur les seules pistes cyclables, mais sur l'habitabilité de la ville. Ce genre de discussion implique toujours une négociation, un rapport de forces entre diverses options, mais toujours avec un projet de vie en ligne de mire : comment rendre la ville plus agréable pour ceux qui y vivent, par rapport à ceux qui viennent y travailler ?

Lors d'une visite de l'exposition de Bozar consacrée à la mode belge, j'ai revu une image du grand viaduc construit pour l'Expo 58, qui reliait la place Rogier à la basilique de Koekelberg. Nous avons fait cela à Bruxelles ! N'oublions jamais d'où nous venons.

Je ne reviendrai pas sur le débat portant sur la manière de connecter votre projet au réseau des itinéraires cyclables régionaux (ICR) existants. Il importe d'éviter les ruptures et de veiller à desservir correctement l'ensemble du territoire régional. Je pense que votre persévérance et votre manière de vous engager dans les dossiers permettront de répondre aux nombreuses

Er zijn niet alleen fietspaden nodig. Wie de fiets wil gebruiken, moet niet alleen een beroep kunnen doen op Villo, maar ook een eigen fiets gebruiken. Gelet op de vele fietsdiefstallen en aangezien fietsboxen heel duur zijn in onderhoud, moeten we het merken van fietsen stimuleren.

Ten slotte moet u ervoor zorgen dat de fiets bij alle lagen van de bevolking als een volwaardig alternatief voor verplaatsingen wordt aangezien. Immers, vandaag lijken vooral de middenklasse en de hogere middenklasse de fiets te gebruiken. Pas wanneer u iedereen op de fiets krijgt, zal er een ware stedelijke omslag plaatsvinden. Het vergt moed om daar werk van te maken.

Beloftesvol is alvast dat uw plan gebaseerd is op het feit dat fietspaden integraal deel uitmaken van de stadsplanning.

(Applaus)

interpellations et questions qui vous seront posées.

Le plus important, c'est l'intégration du vélo dans le projet de ville. C'est un vrai défi. D'ailleurs, le débat sur la sécurisation est mené depuis dix ans déjà. À l'époque, on disait que le vélo devait prendre sa place dans la voirie, ce qui n'arriverait jamais si on le sécurisait. Il y a dix ans, c'était encore trop tôt pour le sécuriser. Aujourd'hui, il faut cependant prévoir des endroits sécurisés, car c'est ce qui permettra à de nombreuses personnes de basculer vers le vélo.

Pour ma part, ayant la chance d'habiter au centre-ville, je suis un grand utilisateur de Villo et je pratique beaucoup la marche à pied. Je puis donc témoigner du fait que les cyclistes quotidiens arrivent généralement très vite à se faire une place dans le trafic. Il faut reconnaître toutefois que la piste sécurisée est assez confortable et importante pour les familles et les enfants en bas âge. Il faut une éducation au vélo et une ville qui se réfléchit autrement. Si nous avions mené ce débat il y a dix ans, nous n'aurions pas donné de place au vélo. Le débat sur la sécurisation arrive au bon moment, même si cette dernière ne pourra pas se faire partout.

Il convient également de ne pas tomber dans le piège du budget. Vous parlez d'un budget de 60 millions d'euros, mais il sera étalé sur cinq ans. Même si comparaison n'est pas raison, l'exemple des aménagements urbains pour les personnes à mobilité réduite (PMR) montre qu'à un moment donné, ces aménagements urbains ont purement et simplement été intégrés dans le débat urbanistique débouchant sur la délivrance du permis de voirie et de rénovation. Aujourd'hui, les aménagements pour PMR sont automatiquement prévus et il n'y a plus aucun débat à ce sujet. Il devrait en être de même pour les voiries cyclables, sinon, vous serez piégé par des formules du type "Encore de l'argent pour les vélos!". Il s'agit d'argent octroyé globalement pour le réaménagement urbain.

Le vol de vélos, évoqué par M. Handichi, est en effet un vrai problème. Un vélo, même d'occasion, coûte cher. Tout le monde ne peut pas rentrer son vélo chez lui ou acheter un vélo pliable. Je ne citerai pas la marque de ce type de vélo, car il y en a d'autres, mais ce type d'engin très pratique coûte extrêmement cher. Son prix peut atteindre plus de mille euros.

Quant aux boxes à vélos, ils coûtent également très cher en termes d'entretien. Il faudra donc trouver une solution afin de réduire ces coûts. En effet, si l'on veut inciter les usagers de la route à utiliser des vélos, il faut qu'ils en aient, et pas uniquement des Villo, même si c'est une option intéressante. Par conséquent, toutes les techniques de marquage peuvent se révéler intéressantes.

Il importe également de toucher les couches populaires et de ne plus faire du vélo l'apanage du bourgeois-bohème ! Il s'agit en effet d'une véritable alternative aux déplacements et la pratique du vélo est assez peu répandue dans les quartiers populaires. Les utilisateurs ont plutôt un niveau d'éducation assez élevé et un pouvoir d'achat correct. Ils appartiennent davantage à la classe moyenne et à la classe moyenne supérieure.

Si l'on veut relever ce défi urbain, il nous faut donc initier ces classes populaires, au travers desquelles se fera la révolution urbaine.

La question enthousiasme et il nous faut du courage pour nous y attaquer. Avant tout, arrêtons de considérer le vélo comme un facteur indépendant du développement urbain ! Il en fait bel et bien partie et c'est là sans doute la force de votre plan.

(Applaudissements)

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - Brussel heeft inderdaad al grote vooruitgang geboekt. Tien jaar geleden werd mij op straat nog toegeschreeuwd dat ik moest terugkeren naar Vlaanderen met mijn fiets! Ik ben blij vandaag te horen dat iedereen die het woord nam, een fietsvriendelijk beleid voorstaat.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, ik heb niet gecommuniceerd over het fietsplan. Het is zoals met het kip en het ei. Ofwel maken we een plan en delen we mee wat we de volgende jaren gaan doen en beschuldigt men ons van aankondigingspolitiek. Ofwel voeren we eerst de maatregelen uit en praten we er nadien over.

Het volstaat niet om goede ideeën en intenties te hebben. Je moet ze ook kunnen realiseren. Daarom

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

M. Pascal Smet, ministre. - Je suis ravi que nous ayons ce débat. Je reviens ce matin de Nantes, où vous savez peut-être qu'a lieu le grand rassemblement annuel Vélo-city. Hommes et femmes politiques y sont présents, tout comme les associations cyclistes. J'ai rencontré sur place Annemie Maes, qui représentait Bruxelles. J'y ai également croisé un échevin de Watermael-Boitsfort, des fonctionnaires communaux,...

En entendant les débats de ce matin, je pense effectivement que Bruxelles a beaucoup évolué. Il y a dix ou onze ans, à mes débuts dans la politique bruxelloise, je m'étais fait interpellé sur la voirie par un individu qui m'avait crié de retourner en Flandre avec mon vélo ! Les choses ont évolué depuis lors et je suis ravi d'entendre aujourd'hui vos interventions, qui vont toutes dans le sens d'une politique favorable au vélo.

wou ik van bij het begin van deze regeerperiode alle neuzen op gemeentelijk en gewestelijk niveau in dezelfde richting krijgen, zodat de administratie weet waaraan ze de komende jaren aandacht moet besteden. Het was dus mijn bedoeling om eerst een intern document te maken.

De Vlaamse regering maakt haar nota's publiek, maar de truc bestaat erin dat ze twee soorten nota's heeft. Er zijn nota's die publiek worden gemaakt en interne documenten waarover niet wordt gecommuniceerd.

De nota met betrekking tot het fietsbeleid is eigenlijk een intern document, waar de regering zich achter schaaft, zodat de bevoegde minister weet waaraan hij kan werken. De Vlaamse regering maakt zulke interne documenten ook nooit openbaar.

De nota is dus een 'non-paper', geen document waarin het volledige fietsbeleid wordt toegelicht.

(Opmerkingen van de heer Van den Driessche)

U vraagt om de nota te ontvangen. Dat is een zaak tussen het parlement en de regering, maar de voorbije vijftig jaar zijn er nog nooit nota's aan het parlement bezorgd. Als die praktijk zou veranderen, zou ik daar geen problemen mee hebben, maar ik ga daar vandaag geen uitzondering op maken. In het Vlaams parlement gaat het trouwens ook op die manier.

(verder in het Frans)

Het fietsbeleid kan nooit op zichzelf staan en de infrastructuur is maar een deel van de kwestie. We moeten ervoor zorgen dat fietsers erop kunnen rekenen dat ze veilig door de stad kunnen en dat de mentaliteit verandert.

Het fietsbeleid moet deel uitmaken van een stadsbeleid dat levenskwaliteit centraal stelt. We willen de fiets niet alleen als transportmiddel, maar ook als onderdeel van een hogere levenskwaliteit promoten. Wie in de auto rijdt, zal immers niet gauw kennismaken met een medeweggebruiker. Met de fiets, te voet of in het openbaar vervoer gebeurt dat wel.

In Nantes kreunden de stadsboulevards tot vijf jaar geleden onder het autoverkeer. Nu heeft de stad het over een andere boeg gegooid en zoiets moeten we

(poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter, je n'ai pas fait de communication à propos du Plan vélo. Il ne suffit pas d'avoir de bonnes idées, il faut aussi pouvoir les réaliser. C'est pourquoi au début de cette législature je voulais que Région et communes s'accordent de manière à ce que l'administration sache à quoi elle devra veiller les prochaines années. J'avais donc l'intention d'élaborer d'abord un document interne.

Le gouvernement flamand rend ses notes publiques, mais l'astuce est qu'il a deux sortes de notes : les notes publiques et les documents internes dont rien n'est dit.

La note relative à la politique vélo est un document interne du gouvernement qui donne les grandes lignes de ce que le ministre compétent peut faire. Il s'agit donc d'un document officieux et pas d'un document expliquant la politique vélo. Le gouvernement flamand ne rend pas non plus publics ce type de documents.

(Remarques de M. Van den Driessche)

Vous demandez à recevoir la note. Mais ces notes n'ayant jamais été données au parlement au cours des 25 dernières années, je ne vais pas faire une exception. C'est aussi ainsi que cela fonctionne au parlement flamand.

(poursuivant en français)

Tout le monde a bien compris la philosophie, mais je vais néanmoins la répéter. Le vélo ne peut jamais constituer une politique isolée. Ces dernières années, il est vrai que nous avons beaucoup parlé d'infrastructures et nous en reparlerons encore aujourd'hui. Mais cet aspect ne représente qu'une partie de la question.

Un oiseau ne se pose pas la question de savoir s'il est maintenu en vol grâce à l'air qui le supporte. Un poisson ne s'interroge pas sur l'eau qui lui permet de nager. Mais le cycliste, lui, continue à se demander s'il disposera d'un espace lui permettant d'évoluer dans notre ville. Cela doit changer et nous devons opérer le changement de mentalité qui s'impose.

Philippe Close et d'autres ont raison. La politique menée en faveur du vélo doit faire partie d'une

ook in Brussel voor mekaar krijgen. Mijn beleid stelt dus de levenskwaliteit centraal en wil van Brussel een 'city for people' maken. Om daarin te slagen, moeten we de mensen op de fiets krijgen.

De heer De Bock heeft gelijk als hij zegt dat we de fiets te vaak als tegenstelling van de auto en voor sommigen zelfs van het openbaar vervoer zien. In werkelijk zijn het gewoon verschillende manieren om je te verplaatsen.

Ik richt het woord tot de voorstanders van de MIVB, waarvan er een aantal nog denken dat fietsinvesteringen ten koste van het openbaar vervoer gebeuren. Dat klopt niet, want de fietser maakt ook gebruik van het openbaar vervoer. De stad zal nooit perfect gedekt worden door het openbaar vervoer en daarom moeten we ervoor zorgen dat mensen met de fiets naar de metro-, bus- of tram kunnen. De fiets is dus niet de vijand, maar een aanvulling op het openbaar vervoer, dat voor deze regering een topprioriteit blijft.

Jongeren met een goede gezondheid kunnen zich perfect met de fiets verplaatsen. Op die manier maken ze in het openbaar vervoer plaats vrij voor anderen. Investeren in de fiets gaat dus niet in tegen de auto of het openbaar vervoer.

Het eerste Fietsplan dateert van 2005. Destijds was het de ambitie om fietsers zichtbaarder te maken in de stad. Dat gebeurde door fietspaden te markeren of te suggereren, met fietssassen en verkeersborden. Vandaag lijkt dat logisch, maar weet u nog hoe moeizaam de invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) verliep? Villo werd ook deels uitgebouwd om de zichtbaarheid van fietsers in Brussel te vergroten.

Tien jaar later moeten we de toestand opnieuw bekijken. Mensen met voldoende zelfvertrouwen zitten intussen op de fiets in Brussel. Nu komt het erop aan de rest van de bevolking te overtuigen. Dat vergt investeringen in infrastructuur en gescheiden fietspaden.

Het fietsbeleid zal tijdens deze regeerperiode vier krachtlijnen tellen. De eerste is de infrastructuur. Daar kom ik straks op terug.

De tweede is de strijd tegen fietsdiefstallen. In het kader van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en het Cyclo-project trekken we 2,3 miljoen euro uit voor fietsboxen in het hele

politique urbaine de qualité de vie. Même s'il permet souvent de se déplacer plus vite, nous ne souhaitons pas promouvoir le vélo comme moyen de transport uniquement, mais aussi comme facteur de convivialité et d'amélioration de la qualité de vie en ville.

Il est très difficile de faire des rencontres lorsque l'on circule en voiture, sauf lors de collisions, et l'on peut évidemment douter de l'agrément de ce type de rencontres... La situation est bien différente lorsque l'on circule à vélo, à pied ou en transport en commun.

Notre politique vise donc à améliorer la qualité de vie dans cette ville. J'étais récemment à Nantes et j'ai appris qu'il y a cinq ans à peine, la ville était encore gorgée de voitures circulant sur de grands boulevards urbains. Cinq ans plus tard, elle a changé du tout au tout et la vie y est devenue bien plus tranquille et conviviale. Nous devons travailler de la même manière à Bruxelles.

Pour moi, cette politique s'inscrit dans une démarche globale visant à améliorer la qualité de vie et à faire de Bruxelles une ville pour les gens, une "city for people" selon l'expression de Jan Gehl. Pour y parvenir, il faut faire en sorte que les gens se déplacent à vélo.

Par ailleurs, M. De Bock a raison d'affirmer que l'on a trop tendance à opposer le vélo à la voiture et même, pour certains défenseurs de la STIB, au transport en commun. Il est contre-productif d'opposer les modes de transport. Il faut les considérer comme des manières différentes de se déplacer.

Je m'adresse ici aux partisans de la STIB. Certains pensent encore que l'investissement dans une politique du vélo risque de réduire les moyens consacrés aux transports en commun. C'est faux, car le cycliste est aussi un usager des trams, bus et métros. Notre ville n'offrira jamais une couverture irréprochable en transport en commun, mais l'on peut faire en sorte que les gens utilisent leur vélo pour rejoindre une station de métro, un arrêt de tram ou un arrêt de bus.

Le vélo n'est donc pas l'ennemi, mais le complément du transport en commun et ce dernier reste évidemment, pour ce gouvernement, une priorité absolue.

gewest. Ik hoop dat Europa het dossier ontvankelijk verklaart. De stad Brussel heeft al een plan ter bestrijding van fietsdiefstallen en daarmee geeft ze een belangrijk signaal.

In de metrostations Beurs en De Brouckère komen permanente fietsstallingen met camerabewaking.

Die maatregelen passen in de heraanleg van de centrale lanen en zullen bijdragen tot het terugdringen van het aantal diefstallen in het stadscentrum. We zoeken daarvoor inspiratie bij wat gebeurt in andere steden, zoals Londen.

De derde krachtlijn is de ontwikkeling van een fietscultuur in het Brussels Gewest, want tot nu toe zijn de fietsers vooral hoogopgeleide, gegoede yppen van het mannelijke geslacht.

Vrouwen fietsen daarentegen relatief weinig. Die trend bestaat in een heleboel steden.

We zullen de Brusselse bevolking proberen op te delen in categorieën om te achterhalen waarom ze niet fietsen. Vaak wordt fietsen geassocieerd met arme mensen, terwijl de auto een statussymbool is. Ik wil achterhalen waarom vrouwen niet fietsen. Heeft dat te maken met de veiligheid?

Kortom, we willen meer inzicht in de mentaliteit, zodat we kunnen inzetten op gerichte campagnes tegen bepaalde vooroordelen in plaats van algemene campagnes die het fietsen promoten. Dat moet leiden tot de ontwikkeling van een echte fietscultuur.

De vierde krachtlijn is leren fietsen. Veel jongeren kunnen helemaal niet fietsen. Dat is natuurlijk onontbeerlijk om in Brussel een fietscultuur tot stand te brengen.

In Nantes en een heleboel andere steden is de fiets uitgegroeid tot een manier om te tonen dat de stad mee is met de tijdsgeest.

We hebben 12 miljoen per jaar uitgetrokken. Misschien zullen we die dit jaar niet volledig uitgeven, maar de hele regering beschouwt het plan als een prioriteit.

Het Avantiproject, met een begroting van 10 miljoen euro, omvat ingrepen die zowel het openbaar vervoer als de fiets ten goede komen. Het budget voor de heraanleg van wegen, zal ook van

Certes, les jeunes en bonne santé n'ont pas nécessairement besoin des transports en commun et peuvent se déplacer uniquement en vélo. Très bien, ils libèrent ainsi des places pour ceux qui ne peuvent pas utiliser le vélo.

Il importe de diffuser le message clair suivant : investir dans le vélo ne va pas à l'encontre de la voiture ou des transports en commun. C'est au contraire complémentaire.

Certains ont fait référence à la question du marquage. Nous venons de loin dans cette ville ! Isabelle Durant et d'autres pourront en témoigner. En 2005, nous avons lancé le premier Plan vélo. L'ambition à l'époque était de rendre le cycliste visible dans cette ville et de faire comprendre aux automobilistes que celui-ci a également sa place sur la voirie. C'est la raison pour laquelle nous avons marqué les pistes cyclables.

Nous avons entrepris de le faire avec les pistes cyclables marquées, parfois suggérées, avec les sas vélos ou encore les panneaux. Plus personne n'en parle aujourd'hui, mais rappelez-vous la difficulté de mettre en place les sens uniques limités (SUL) !

Nous avons également développé Villo dans le but de renforcer la visibilité des vélos à Bruxelles. Nous avons choisi à l'époque de nous tourner vers la publicité pour financer cette initiative, que nous ne pouvions payer par nos propres moyens. Les arbitrages budgétaires nous ont poussés à faire ce choix politique et à lancer un marché. JCDecaux et Clear Channel, entre autres, y ont participé et contribué au déploiement de ce système, qui existe aujourd'hui dans de nombreuses villes du monde, dont Nantes et Paris.

Le but premier de cette mesure était donc d'offrir place et visibilité aux cyclistes et de créer un effet boule de neige. Cependant, après dix ans de mise en pratique, un nouvel état des lieux s'impose.

En effet, aujourd'hui, les cyclistes suffisamment confiants pour circuler en vélo à Bruxelles le font. Il nous reste peut-être 1 ou 2% de marge de gens à convaincre dans cette catégorie. À présent, nous devons étendre cette pratique à une autre partie de la population. Pour ce faire, il nous faut investir dans des infrastructures et des pistes cyclables séparées, sécurisées et parfois même surélevées.

Notre politique cycliste au cours des cinq années

bij het begin van een project rekening houden met de fiets.

Verder moeten ook twee door EFRO gefinancierde projecten vermeld worden: het ene, met een budget van 2,3 miljoen euro, betreft de fietsboxen en het andere, met een begroting van 6,8 miljoen euro, moet zorgen voor een vlottere oversteek van de kruispunten Van Praet, de Trooz en Saintelette. Vooral Saintelette vormt een groot probleem voor fietsers. Het EFRO-geld wordt gebruikt om een veilige en goed verlichte passage onder de brug aan te leggen. Hetzelfde zal bij de Van Praet- en de Troozbrug gebeuren.

De politici zijn het erover eens. De grote uitdaging bestaat erin om samen te werken met de administratie, want we hebben een stedenbouwkundige vergunning nodig. Het uitzicht van de wegen zal veranderen en daarom moeten we procedures starten, keuzes maken en akkoorden afsluiten met de gemeenten.

Uit de besprekingen blijkt dat zij mee in het verhaal stappen, maar we zullen ook externe bureaus vragen om ondergrondse passages en fietspaden te tekenen. Er bestaan duidelijke ideeën, maar er wordt ook overleg met de gemeenten georganiseerd.

Het overleg ging trouwens al van start voor het plan opgesteld werd. Dertien van de negentien gemeenten gingen in op ons verzoek. Ze waren het grosso modo eens met het plan. We moeten weliswaar fietspad per fietspad met hen onderhandelen, maar als het nodig is, zullen we ook knopen doorhakken. Ook alle fietsverenigingen zijn betrokken bij de voorbereiding van het plan en dat zal in de toekomst niet veranderen.

De GFR's blijven behouden en worden verder uitgebouwd, want er ontbreken er nog een aantal, bijvoorbeeld in Ukkel. We hebben daar hoe dan ook rekening mee gehouden tijdens de uitwerking van het plan.

Twee onafhankelijke bureaus hebben de fietspaden, de geldende praktijken en de gewestwegen onder de loep genomen en de wegen op basis van hun bevindingen ingedeeld in blauwe, rode en zwarte fietsroutes.

Samen met gebruikersenquêtes werden die gegevens uitgewisseld met gemeenten en fietsers-

de législature s'articulera autour de quatre axes.

Le premier est l'infrastructure. J'y reviendrai tout à l'heure.

Le deuxième consiste à élaborer un plan de lutte contre le vol de vélos, éventuellement inspiré du modèle londonien. Dans le cadre du Fonds européen de développement régional (Feder) et du projet Cyclo, quelque 2,3 millions d'euros seront consacrés à la création de boxes à vélos partout dans la Région. Un projet d'économie sociale y sera associé. J'espère que l'Europe acceptera notre dossier. La Ville de Bruxelles a déjà lancé un tel plan d'action contre le vol de vélos. Symboliquement, ce sont des mesures importantes.

Nous sommes intervenus auprès de la STIB pour nous opposer à son projet d'ouvrir des magasins souterrains aux stations De Brouckère et Bourse. Dans le cadre de la piétonnisation, cet espace sera utilisé pour créer du stationnement vélo. Huit cents mètres carrés de la station Bourse y seront affectés, 24h/24, avec des caméras de surveillance ; il en sera de même à la station De Brouckère.

Ces mesures figurent dans le nouveau plan de réaménagement des boulevards centraux. Elles permettront de lutter contre les vols de vélos dans le centre-ville. Dans ce domaine, nous nous inspirerons donc d'expériences menées dans d'autres villes comme Londres.

Le troisième axe consiste à encourager l'utilisation du vélo, à développer une culture du vélo en Région bruxelloise. De nos jours, les utilisateurs du vélo sont surtout des hommes, éduqués, aisés, parfois bobos, ou qui cherchent des émotions fortes.

Par contre, il n'y a pas beaucoup de femmes. Ce profil du cycliste s'observe dans de nombreuses villes, Bruxelles ne fait pas exception.

Dès à présent, nous allons tenter de catégoriser les usagers bruxellois afin de bien comprendre pourquoi ils n'utilisent pas le vélo. Pourquoi le Marocain de Bruxelles n'utilise-t-il pas le vélo aujourd'hui ? Souvent, le vélo est associé à un mode de déplacement pour les pauvres. La voiture reste un symbole de réussite, tandis que l'utilisation du vélo est un signe de pauvreté. Je veux examiner si ces raisonnements sont

verenigingen om te komen tot een netwerk van veilige, vaak gescheiden en soms verhoogde fietspaden. Natuurlijk moeten ook de ontbrekende schakels nog aangepakt worden. Dat staat op het programma.

Internationaal wordt erkend dat gescheiden fietspaden niet nodig zijn in een zone 30. Wanneer fietsers vanuit zo'n zone op een drukker weg komen, moeten ze wel door de stad kunnen via een gescheiden fietspad.

Ik wil nog toevoegen dat de regering tien nieuwe wijken wil aanleggen en dat daarbij telkens veilige, vrijliggende fietspaden aangelegd zullen worden.

(verder in het Nederlands)

Uiteraard hebben we ook rekening gehouden met het fiets-GEN. Bovendien verloopt de samenwerking met Vlaams-Brabant zeer goed. Ik illustreer dat aan de hand van een voorbeeld.

Tom Dehaene, die ik pas nog in Nantes heb ontmoet, en gouverneur Ludo De Witte, hebben voor het eerst een gezamenlijke studiereis met het Brussels Gewest georganiseerd naar Kopenhagen in Denemarken en Malmö in Zweden om hun vooruitstrevend fietsbeleid onder de loep te nemen. Als symbool voor de samenwerking tussen het gewest en de provincie Vlaams-Brabant kan dat tellen. Uiteraard zijn onze plannen volledig afgestemd op die van de provincie.

Leefmilieu Brussel zal samenwerken met Infrabel voor de aanleg van fietspaden naast het spoornetwerk. Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder bij Infrabel, gelooft alvast in het project.

(verder in het Frans)

Door de door de federale overheid opgelegde besparingen is het enthousiasme om geld vrij te maken, wat gekoeld. Hoe dan ook, de wil is er en we zullen de komende maanden en jaren de projecten concretiseren.

We kunnen op onze wegen niet voor elke vervoermodus plaatsmaken: we zullen moeten kiezen. Ik heb er bijvoorbeeld geen probleem mee dat fietsers gebruikmaken van de busbanen. Dat is natuurlijk niet ideaal, maar het werkt. Daarom wordt in het plan het delen van sommige busbanen mogelijk gemaakt.

effectivement ancrés dans les esprits. Pourquoi les femmes ne roulent-elles pas ? Est-ce une question de sécurité ?

Bref, nous devons approfondir toutes ces perceptions et, au lieu de lancer, sans succès, des campagnes générales qui font la promotion du vélo pour ses bienfaits pour la santé ou la rapidité des déplacements, il faut nous attaquer aux préjugés, encourager un changement de mentalité et adapter nos campagnes. C'est ce que nous voulons faire sous cette législature afin de développer une véritable culture du vélo.

Le quatrième axe, notamment évoqué à juste titre par M. Handichi, est l'apprentissage du vélo. Beaucoup de jeunes bruxellois ne savent pas rouler à vélo. Nous devons travailler avec les écoles, dans les espaces publics, comme les parcs, pour encourager l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge. En néerlandais, on dit : "jong geleerd is oud gedaan". Nous devons appliquer ce principe au vélo pour créer une culture du vélo à Bruxelles.

À Nantes, comme dans beaucoup d'autres villes européennes, j'ai pu constater que le vélo est considéré comme une manière de montrer que la ville vit dans l'air du temps. Cela peut paraître étrange, car il s'agit là d'une sorte de retour en arrière, vers une époque où les vélos et les trams étaient beaucoup plus utilisés en zone urbaine. On revient vers ces usages et il faut s'en réjouir, car les villes doivent être des lieux de rencontre, ce que permet le vélo.

Avant de parler de l'infrastructure, je veux vous rassurer concernant le budget. Nous avons prévu 12 millions d'euros par an. Nous ne dépenserons peut-être pas tout cette année et le parlement vote le budget annuellement. Il va de soi pour tout le gouvernement que ce plan est une priorité et que nous investirons chaque année 12 millions d'euros pour une politique spécifique au vélo.

Par ailleurs, le projet Avanti, doté d'un budget de 10 millions d'euros, comprend des interventions bénéfiques pour les transports en commun, mais aussi pour les vélos. Un autre budget, dédié au réaménagement des axes routiers, inclura l'aspect vélo dès le début des projets. C'est déjà le cas avec le projet de réaménagement des boulevards du centre.

Deux grands projets financés par le Fonds

Waar het mogelijk is, wordt er ruimte afgebakend voor fietspaden. Een complete herinrichting van de weg neemt echter te veel tijd in beslag. Op sommige plaatsen zullen we alleen een boord plaatsen en de ruimte tussen de boord en het trottoir geel asfalteren. Op andere plaatsen zullen we de rijweg volledig herinrichten. Nog op andere plaatsen zal de parkeerruimte als buffer dienen tussen de fietsers en het autoverkeer en wordt het fietspad heraangelegd naast het trottoir, zoals op de Emile Jacquain- en de Albert II-laan.

Dat vergt niet veel investeringsmiddelen, maar het effect is aanzienlijk.

Voor de aanleg van de infrastructuur zullen sommige parkeerplaatsen moeten verdwijnen, wat ongetwijfeld het moeilijkst ligt in de gemeenten.

Overigens, er zijn voldoende parkeerplaatsen en waar nodig, zullen we de verdwenen plaatsen compenseren. Ik hoop dat we eensgezind blijven wanneer de schrapping van parkeerplaatsen aan de orde komt: het gewestelijk belang overstijgt het puur lokale belang.

Wij zullen een mooi project voor de Kleine Ring realiseren, maar ik vraag u nog even geduld vooraleer wij het u op een geschikt moment voorstellen.

In de Belliardstraat plannen we na de zomer de vervanging van een rijstrook door een tweerichtingsfietsweg. We overleggen nog met de stad en andere gesprekspartners om die strook ook toe te laten voor taxi's.

Onze keuze voor meer fietspaden betekent meer wegenwerken, wat het wegverkeer in Brussel er niet gemakkelijker op maakt, maar dat zal misschien pendelaars die met de auto naar Brussel komen, doen nadenken over alternatieven voor de auto.

Dankzij wegeaanpassingen aan de Van Praetbrug kan een fietser nu al van Meise naar de Jules de Troozsquare op een apart fietspad rijden. Wanneer ook de Groendreef is aangepast, zal dat kunnen tot in het centrum van de stad.

Brigitte Grouwels is destijds begonnen met een proefproject in de Generaal Jacqueslaan, wat een moedige beslissing was, en nu hebben we een vergunning en het akkoord van de gemeente Elsene om de herinrichting van die weg te officialiseren en

européen de développement régional (Feder) sont également à prendre en considération. L'un est consacré aux boxes vélos, avec un budget de 2,3 millions d'euros, et l'autre, d'un budget de 6,8 millions d'euros, est destiné à faciliter le passage à travers les carrefours Van Praet, de Trooz et Saintelette. Le passage de la place Saintelette est très problématique pour les cyclistes. Nous allons utiliser le budget du Feder pour construire un passage bien éclairé et sécurisé sous le pont, en concertation avec le Port de Bruxelles. Les mêmes questions se posent aux carrefours Van Praet et de Trooz.

Aujourd'hui, un consensus existe au niveau politique à ce sujet. Le grand défi consistera à travailler avec l'administration, car nous aurons besoin de permis d'urbanisme. Nous allons en effet changer le profil des voiries. Nous devons introduire des procédures, faire des choix et nous mettre d'accord avec les communes.

Vont-elles nous suivre ? Selon les discussions que nous avons eues avec elles, ce sera le cas. Mais nous allons également demander à des bureaux externes de dessiner des passages souterrains et des pistes cyclables. Les idées sont claires et évidemment, une concertation avec les communes sera organisée.

Cette concertation a d'ailleurs déjà eu lieu avant la rédaction de ce plan. Treize des dix-neuf communes ont répondu à notre invitation. En général, elles étaient d'accord sur les projets, les axes, etc. Nous devons encore nous concerter avec elles, piste cyclable par piste cyclable, voirie par voirie, mais nous trancherons aussi lorsque ce sera nécessaire.

Toutes les associations de cyclistes sont également impliquées dans la préparation du plan, qu'elles ont même pu amender. Nous allons continuer à travailler de cette manière.

Au niveau de l'infrastructure, nous allons conserver les ICR et continuer à les réaliser, puisqu'il en manque encore. C'est le cas notamment à Uccle, où le permis d'urbanisme est en cours d'examen. En élaborant ce plan, nous en avons tenu compte.

Nous avons aussi repris tous les itinéraires cyclables, ainsi que les pratiques d'aujourd'hui et les voiries régionales, pour appliquer à Bruxelles

permanent te maken. De herinrichtingswerken van façade tot façade, met de aanplanting van bomen en de aanleg van een verhoogde beveiligde fietsbaan onmiddellijk naast het trottoir en de parkeerruimte als buffer tussen de fietsbaan en de rijweg, starten in september.

Voorts wordt onder andere de Poincarélaan veiliger ingericht door het fietspad te verleggen naast het trottoir.

Vandaag voltrekt zich in Brussel een echte mentaliteitswijziging. Daar heeft niet alleen het middenveld toe bijgedragen. Dat is zeker ook de verdienste van de politici, die heel wat initiatieven in gang hebben gezet, denk maar aan de voetgangerszone in het centrum, de vernietiging van de Reyersviaduct, de aanleg van fietspaden of onze plannen met de Kleine Ring.

Dat toont aan dat de regering Brussel teruggeeft aan de Brusselaars in plaats van aan de auto. Natuurlijk zijn we niet tegen de auto, want iedereen gebruikt die, maar het evenwicht tussen de verschillende vervoersmodi moet worden hersteld omwille van de woon- en luchtkwaliteit in onze stad.

Het verheugt mij ten zeerste dat meerderheid en oppositie het project steunen. Wij krijgen de kans om van Brussel een voorbeeldstad voor andere steden te maken. Dat is des te belangrijker omdat in de toekomst niet landen, maar steden met mekaar zullen concurreren. In deze internationale hoofdstad hebben we er alle belang bij om te tonen dat we de uitdaging aankunnen.

(Applaus)

la même méthode qu'à San Francisco. Deux bureaux externes ont chacun procédé à une analyse en 2014. Leur système d'analyse est comparable à celui des pistes de ski : bleu pour les pistes facilement accessibles, rouge pour les pistes destinées aux utilisateurs expérimentés, noir pour les endroits problématiques.

Toutes ces pistes cyclables ont été analysées sur cette base et combinées avec les trois réseaux. On y a ajouté une enquête auprès des usagers. Toutes ces données ont été échangées avec les communes et les associations de cyclistes, pour arriver à une colonne vertébrale de pistes sécurisées, souvent séparées et parfois surélevées. Cette colonne vertébrale permet de traverser Bruxelles en site propre.

Évidemment, il faudra éviter les ruptures, les chaînons manquants. C'est prévu.

Les gens emprunteront parfois ces pistes sécurisées en venant de quartiers où il n'est nul besoin de piste cyclable. Internationalement, il est en effet reconnu qu'il ne faut pas de piste sécurisée sur des voiries locales situées dans une zone 30km/h. Lorsqu'ils arriveront sur des axes plus fréquentés, ces usagers devront s'insérer dans un réseau de pistes cyclables séparées pour parcourir la ville. C'est ce que nous avons prévu.

Je voudrais encore ajouter que ce gouvernement va créer dix nouveaux quartiers et que chaque fois que nous en créerons un, nous y intégrerons d'office des pistes cyclables sécurisées et séparées.

(poursuivant en néerlandais)

Nous avons aussi tenu compte du RER-vélo.

En outre, la collaboration avec le Brabant flamand se passe très bien et nos plans s'harmonisent parfaitement avec ceux de la province.

Bruxelles Environnement collaborera avec Infrabel pour l'aménagement de pistes cyclables le long des voies de chemin de fer. L'administrateur délégué d'Infrabel croit fermement à ce projet.

(poursuivant en français)

Il le veut aussi, il y croit. Le problème qui se pose actuellement est d'ordre budgétaire au niveau

fédéral. De nombreuses économies à réaliser ont quelque peu tempéré l'enthousiasme à libérer de l'argent. Pourtant, la volonté est bel et bien là. Dans les mois et années à venir, nous allons travailler afin de concrétiser nos projets.

D'aucuns ont déjà dit à juste titre qu'on ne peut pas tout faire sur une voirie. Peut-être même que la grande erreur du passé commise à Bruxelles est qu'on a trop souvent tenté de plaire à tout le monde : un petit trottoir, une petite piste cyclable, un site propre pour le bus ou le tram et encore beaucoup de place pour les voitures. Vu la configuration de nos voiries, c'est impossible ! Il faut donc faire des choix. Je ne vois pas d'un mauvais œil - et le secteur des cyclistes non plus - l'idée de laisser les vélos emprunter les sites propres des bus. Ce n'est évidemment pas l'idéal, mais cela fonctionne assez bien, tant chez nous qu'ailleurs. N'oublions pas qu'un bus ne passe pas toutes les deux minutes en soirée, ce qui laisse beaucoup de place aux cyclistes pour circuler. C'est pourquoi il est prévu dans le plan de partager les sites propres à certains endroits.

Là où c'est possible, nous tenterons de prendre de l'espace et de le donner borduré aux cyclistes. On ne tombera pas dans le piège consistant à tout réaménager parfaitement pour les cyclistes, ce qui suppose une modification de l'ensemble de la voirie. Cette option prendrait trop de temps. Par le passé, des tentatives allant dans ce sens ont été réalisées, mais, dans ce cas, on n'ira pas loin. À certains endroits, il s'agira de placer une bordure et de remplir l'espace entre cette dernière et le trottoir avec de l'asphalte ocre. À d'autres, il faudra réaménager toute la voirie. Ailleurs encore, le stationnement sera alterné. Dans cette Région, des choix parfois très bizarres ont été opérés : trottoir, parking et piste cyclable coexistent. Celle-ci sert d'ailleurs de tampon entre les voitures stationnées et les automobilistes. Dorénavant, il faudra que ce soient les voitures en stationnement qui fassent tampon entre la circulation et les cyclistes. Les portières qui s'ouvrent permettront d'ailleurs une réduction de la vitesse dans le chef des automobilistes.

Prenons l'exemple très concret des boulevards Emile Jacqmain et Albert II. C'est ce type d'alternance que nous allons appliquer. La piste cyclable longera le trottoir et sera protégée de la route par les voitures en stationnement.

Cela ne coûte pas beaucoup en termes d'investissement, mais cela aura un effet énorme. C'est le genre de choix que nous allons également faire.

J'en arrive à une question importante que personne n'a vraiment abordée aujourd'hui. Quand nous installerons ces infrastructures, nous serons parfois obligés de supprimer des places de parking. Je pense honnêtement que c'est là que le débat sera le plus difficile dans les communes. Je peux m'imaginer que les habitants d'une rue ou d'une voirie ne seront pas toujours contents. Nous allons supprimer le stationnement, mais c'est impératif.

Souvent, il existe assez de places de stationnement. Là où nous le pourrons, nous compenserons. Nous pouvons faire preuve de créativité et recourir aux parkings des grandes surfaces ou des bureaux, par exemple. Nous sommes unis aujourd'hui dans le développement des politiques, j'espère que nous parviendrons à le rester lorsqu'on les concrétisera notamment avec la suppression des places de stationnement. Cela demandera un peu de courage politique. Il faudra accepter que l'intérêt régional dépasse l'intérêt purement local. Ce sera le grand défi.

Vous avez posé des questions sur des dossiers très concrets. Je ne vais pas entrer dans les détails. Concernant la Petite ceinture, oui nous allons réaliser un beau projet. Il faut encore un peu de patience avant qu'il ne soit complètement défini. À mon avis, beaucoup s'en réjouiront. Nous savons exactement ce que nous voulons faire. Nous y travaillons et nous le présenterons au moment opportun.

Hervé Doyen a posé des questions sur la rue Belliard. Le plan prévoit d'enlever une bande de trafic au profit d'une piste cyclable bidirectionnelle. Cela se fera normalement après l'été. Nous devons encore discuter avec la Ville et d'autres interlocuteurs et déterminer si nous allons combiner cette voie avec les taxis. Ce n'est pas encore clair. Lors d'un sommet européen, cette voirie est toujours libérée. Si on peut le faire dans ce cas-là, on peut le faire pour le cycliste bruxellois. C'est un choix que nous devons oser faire.

Les années à venir ne seront pas faciles pour Bruxelles. Ce choix impliquera de nombreux travaux, mais ce sera aussi le moyen pour les

navetteurs qui viennent en voiture à Bruxelles de prendre position et de réfléchir à la voiture et à ses alternatives.

J'ai encore beaucoup de détails à vous fournir, mais le président m'a demandé d'être concis. Concrètement, puisque nous abordons les choses dossier par dossier, nous avons déjà œuvré au pont Van Praet. On peut ainsi se rendre aujourd'hui de Meise à Jules de Trooz, le tout en site propre.

Nous allons à présent nous occuper de l'allée Verte dans les mois qui viennent. Nous avons le permis pour y installer une piste cyclable séparée et sécurisée. Cela veut dire par exemple qu'une fois cette piste cyclable en place, nous pourrions relier l'important axe Meise au centre-ville en site propre sécurisé et surélevé.

Brigitte Grouwels avait déjà opéré ce changement, comme un test, au boulevard Général Jacques. Il s'agissait d'une décision courageuse. Nous avons aujourd'hui un permis ainsi qu'un accord avec la commune d'Ixelles pour officialiser ce changement et le rendre permanent.

Le réaménagement de la voirie sera complet et des arbres seront également plantés. La piste cyclable aménagée sera sécurisée et surélevée à côté des trottoirs et le stationnement se fera au milieu, même si cela n'enchant pas tout le monde : il nous faut satisfaire le plus grand nombre. Les travaux préparatoires débiteront en septembre.

Nous travaillons parallèlement sur plusieurs dossiers, en ce compris celui du boulevard Poincaré pour lequel nous alternerons entre trottoirs, pistes cyclables et lieux de stationnement. La situation est encore un peu dangereuse à l'heure actuelle et même si je comprends ce qui a été fait à l'époque, nous pouvons l'améliorer durablement.

Je suis très content de la tenue de ce débat qui a beaucoup évolué. Un réel changement de paradigme s'opère aujourd'hui à Bruxelles.

À Nantes, j'ai assisté à la présentation d'un Australien ayant vécu un an à Bruxelles. Il terminait son exposé en parlant de la difficulté de se mouvoir dans une "ville-voitures" telle que Bruxelles. Il a évoqué la problématique liée aux boulevards principaux.

Il doutait du fait que les choses puissent changer

en quatre semaines, vantant seulement les mérites du secteur associatif alors que le niveau politique a pris l'initiative qui a ensuite été soutenue par ce dernier.

J'évoquerai ici la piétonnisation du centre, la destruction du viaduc Reyers, la mise en place de pistes cyclables ou encore l'intervention que nous allons faire au niveau de la petite ceinture.

Tout cela montre que ce gouvernement est en train de changer cette ville, de rendre Bruxelles aux Bruxellois. Notre politique n'est plus de tout donner à la voiture. Certes, nous ne sommes pas contre la voiture, puisque tout le monde l'utilise, mais il faut rééquilibrer les modes de transport pour augmenter la qualité de vie et la qualité de l'air dans cette ville et en faire une ville plus conviviale, où les gens se rencontrent vraiment.

C'est ce que nous sommes en train de réaliser aujourd'hui. Je suis très content que majorité et opposition soutiennent ce projet. Nous avons l'occasion de faire de Bruxelles un exemple, de la placer dans le peloton de tête des villes modernes où il fait bon vivre. À l'avenir, la compétition ne se jouera pas entre des pays, mais des villes. Dans cette capitale internationale, nous avons tout intérêt à montrer que nous sommes à la pointe.

(Applaudissements)

De voorzitter. - De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).* - *Ik stel voor dat we de verschillende stukken die zullen worden heraangelegd, nader bespreken in de commissie Infrastructuur.*

U hebt me deels gerustgesteld: de verbetering van de fietsmogelijkheden moet niet ten koste gaan van de voetgangers. Ik dring er echt op aan dat de extra openbare ruimte niet moet worden ingewonnen op de voetpaden.

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

De heer Bruno De Lille (Groen). - Dat was een mooie speech. Ik ben het echter niet eens met de

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo). - Vous êtes enthousiaste et j'ai envie de vous croire.

Je propose que nous abordions en Commission de l'infrastructure le détail des différents tronçons. Une présentation plus fine des projets d'aménagement serait utile.

Vous m'avez en partie rassuré, puisque l'amélioration des conditions de circulation des cyclistes ne devrait pas se faire au détriment des piétons. J'insiste sur le fait que le gain d'espace public ne doit pas empiéter sur l'espace piéton et, donc, sur les trottoirs.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).* - *C'était un beau discours. Mais les variations dans*

minister dat in deze aangelegenheid iedereen op dezelfde lijn zit, want ik heb een aantal variaties in de diverse tussenkomsten bespeurd. Wanneer bij de gemeenten de knopen doorgelakt moeten worden, zullen we de woorden van de daden kunnen onderscheiden.

Het is geen zaak van tegen de auto en voor de fiets te zijn. Die vervoermiddelen zijn immers complementair. Mobiliteit zou eigenlijk een eenvoudige rekenoefening moeten zijn: hoeveel mensen moeten zich verplaatsen en hoe kunnen ze dat doen op de meest aangepaste manier, voor zichzelf, voor hun medeburgers en voor de stad. In Brussel leidt die optelsom vaak tot maar één mogelijke conclusie.

Het beleid ter preventie van diefstal wordt terecht voortgezet. De vorige regering heeft daarvan voor het eerst werk gemaakt.

De minister spreekt van zijn plan als van een 'non-paper'. Dat doet het plan eigenlijk oneer aan. Door de perslekken en na het uitgebreide debat in het parlement gaat die omschrijving eigenlijk niet meer op. We willen met z'n allen het plan kunnen inkijken om de minister te kunnen ondersteunen bij de uitvoering ervan. Hopelijk krijgen we binnenkort in de commissie een uitgebreide en gedetailleerde voorstelling van het plan, met het exacte traject van de fietspaden, de timing, het budget enzovoort. De minister hoeft niet bang te zijn van de parlementsleden en ook niet van de gemeenten. Integendeel, hij mag ons beschouwen als partners die samen met hem Brussel leefbaarder en 'biefietsbaarder' willen maken.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mijnheer de minister, ik ontwaar toch een contradictie in wat u zegt over een non-paper. U zegt dat het een nota is die alle neuzen in dezelfde richting probeert te krijgen: de regering, de administratie en de 19 gemeenten. Ik kan mij niet inbeelden dat de Vlaamse regering een dergelijke tekst waarbij zo veel spelers betrokken zijn als betrouwbaar en als een non-paper zou bestempelen. Het risico op een lek is wel zeer groot als er zo veel partijen betrokken zijn. Dat hebben we ook kunnen vaststellen, want na een dag was de inhoud van uw nota al gelekt.

les interventions ne m'incitent pas à croire que tout le monde est sur la même longueur d'onde. Quand les décisions devront être tranchées dans les communes, nous pourrons distinguer les paroles des actes.

Il ne s'agit pas d'être contre l'auto et pour le vélo. Ces moyens de transport sont complémentaires. La mobilité devrait être un exercice mathématique aisé : combien de personnes doivent se déplacer, et comment peuvent-elles le faire de la manière la plus adaptée pour elles-mêmes, pour leurs concitoyens et pour la ville. À Bruxelles, ce calcul aboutit souvent à une seule conclusion possible.

La politique de prévention du vol initiée par le gouvernement précédent est poursuivie à juste titre.

Le ministre parle de son plan comme d'un document officiel. Après les fuites dans la presse et ce débat parlementaire, cela ne tient plus. Nous voulons tous pouvoir consulter le plan de manière à pouvoir soutenir le ministre dans son exécution. J'espère que nous recevrons bientôt une proposition détaillée du plan en commission, avec le tracé des pistes cyclables, le calendrier, le budget, etc. Le ministre ne doit avoir peur ni des parlementaires ni des communes. Au contraire, il peut nous considérer comme des partenaires désireux de rendre avec lui Bruxelles plus viable et plus cyclable.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *M. le ministre, il y a une contradiction dans ce que vous dites à propos d'un document officiel. Vous dites que c'est une note commune au gouvernement, à l'administration et aux 19 communes. Je ne peux pas imaginer que le gouvernement flamand qualifierait un texte impliquant tant d'acteurs d'officiel et de confidentiel. Comme nous avons pu le constater avec votre note, le risque de fuites est très grand lorsqu'il y a autant de parties concernées.*

Il serait plus honnête de dire qu'il s'agit d'une note ordinaire et pas un document confidentiel. Tous

Het zou eerlijker zijn dat u het document een gewone nota noemt en geen vertrouwelijk document, waarin het parlement geen inzage heeft. Alle betrokkenen krijgen de nota, maar het parlement niet. Uw bewering dat de nota in Vlaanderen een non-paper zou zijn, is kort door de bocht.

Overigens, het is misschien leuk om een forum te krijgen om uw standpunt uiteen te zetten naar aanleiding van allerhande vragen, maar het is interessanter om een debat te voeren over de keuzes in de nota aan de hand van de nota zelf. Ik roep u dus op om de regels van de Vlaamse regering over de toegang tot regeringsdocumenten correct aan uw collega-ministers uit te leggen, opdat u uw werkwijze zou kunnen veranderen.

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *U hebt het over een investering van 2,3 miljoen euro voor de plaatsing van fietsboxen. Zullen die enkel op gewestwegen worden geplaatst?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Nee, ook op gemeentewegen.*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Zal de prijs daardoor dalen?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat is de bedoeling. Het beheer van dit project is gepland in het kader van een sociale economie, samen met de gemeenten en het gewest. Zo worden vele extra boxen ter beschikking gesteld van de gemeenten.*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *U wilt de fiets populairder maken. Hoe denkt u dat te verwezenlijken?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Brussel is geen homogene stad. Wij willen nagaan*

les acteurs reçoivent la note, mais pas le parlement. Il est un peu court de prétendre que la note du gouvernement flamand est un document officieux.

Il est peut-être plaisant d'avoir un forum pour expliquer votre point de vue, mais il serait plus intéressant de débattre des choix qui sont faits d'après la note. Je vous incite à expliquer correctement les règles d'accès aux documents du gouvernement flamand à vos collègues ministres de manière à pouvoir changer votre manière de travailler.

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Je voudrais vous poser deux ou trois questions complémentaires.

Vous avez évoqué un investissement de 2.300.000 euros pour l'installation de boxes vélos. S'agit-il de boxes de la Région à installer sur des voiries régionales ?

M. Pascal Smet, ministre.- Les voiries communales en bénéficieront également.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Cette disposition permettra-t-elle d'en réduire le prix ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, c'est le but poursuivi. L'asbl CyCLO a introduit un grand projet, qui a été retenu par le Fonds européen de développement régional (Feder). La gestion de ce projet est envisagée dans le cadre d'une économie sociale, en collaboration avec les communes et la Région. De nombreux boxes supplémentaires seront ainsi mis à la disposition des communes.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Ma deuxième question porte sur votre intention de populariser le vélo. L'objectif est certes louable, mais je ne vois pas trop comment vous aller l'atteindre et vous êtes resté muet à ce sujet. Pouvez-vous nous en dire plus ?

M. Pascal Smet, ministre.- Heureusement, Bruxelles n'est pas une ville homogène et connaît

waarom bepaalde groepen van mensen geen gebruik maken van de fiets. Sommige redenen zijn algemeen, maar bepaalde groepen hebben ook specifieke redenen. Die willen we begrijpen, zodat we gerichte bewustmakingscampagnes kunnen organiseren.

De voorzitter.- Dit debat zal zeker worden voortgezet in de commissie, via mondelinge vragen en interpellaties.

De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *Ik ben het ermee eens om deze onderwerpen in de commissie opnieuw te bespreken, zodat we ze gerichter kunnen aanpakken.*

- De vergadering wordt gesloten om 12.53 uur.

au contraire une grande variété de population. Nous voulons dès lors savoir pourquoi certaines catégories de personnes n'utilisent pas le vélo.

Certains motifs sont évidemment communs à tout le monde, mais des raisons spécifiques existent aussi en fonction des catégories de personnes. Nous mènerons une enquête afin d'identifier différents profils et de comprendre leur logique. Nous pourrons ensuite organiser des campagnes de sensibilisation ciblées.

M. le président.- Le débat se poursuivra assurément en commission, via des questions orales et des interpellations.

La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen (cdH).- Je remercie le ministre pour l'ensemble de ses réponses. Je m'associe à la demande de M. Pinxteren d'aborder à nouveau l'ensemble de ces sujets en commission, afin de pouvoir travailler de manière plus pointue.

- La séance est levée à 12h53.

BIJLAGEN

GRONDWETTELIJK HOF

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 76 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :

- het beroep tot vernietiging van artikel 1/1 van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen, ingevoegd bij artikel 196 van de programmawet van 19 december 2014, ingesteld door Youssouf Diallo (nr. van de rol 6193).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 77 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :

- de prejudiciële vragen over artikel 49/1, vierde lid, van de wet van 31 januari 2009 betreffende de continuïteit van de ondernemingen, gesteld door het Hof van Beroep te Bergen (nrs van de rol 6186, 6188 en 6189).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 202², derde lid, van het Wetboek diverse rechten en taksen, gesteld door het Hof van Beroep te Antwerpen (nr. van de rol 6194).
- de prejudiciële vragen over artikel 591, 25^o, van het Gerechtelijk Wetboek, zoals ingevoegd bij artikel 11 van de wet van 26 maart 2014 tot wijziging van het gerechtelijk wetboek en de wet van 2 augustus 2002 betreffende de bestrijding van de betalingsachterstand bij handelstransacties met het oog op de toekenning van de bevoegdheid aan de natuurlijke rechter in diverse materies, gesteld door de Arrondissementsrechtbank Henegouwen (nrs van de rol 6195, 6196 en 6197).
- de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 7 en 8 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 17 februari 2012 houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de

ANNEXES

COUR CONSTITUTIONNELLE

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 76 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE :

- le recours en annulation de l'article 1^{er}/1 de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers, inséré par l'article 196 de la loi-programme du 19 décembre 2014, introduit par Youssouf Diallo (n° du rôle 6193).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 77 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE :

- les questions préjudicielles concernant l'article 49/1, alinéa 4, de la loi du 31 janvier 2009 relative à la continuité des entreprises, posées par la Cour d'appel de Mons (n^{os} du rôle 6186, 6188 et 6189).
- la question préjudicielle relative à l'article 202², alinéa 3, du Code des droits et taxes divers, posée par la Cour d'appel d'Anvers (n° du rôle 6194).
- les questions préjudicielles relatives à l'article 591, 25^o, du Code judiciaire, tel qu'il a été inséré par l'article 11 de la loi du 26 mars 2014 modifiant le Code judiciaire et la loi du 2 août 2002 concernant la lutte contre le retard de paiement dans les transactions commerciales en vue d'attribuer dans diverses matières la compétence au juge naturel, posées par le Tribunal d'arrondissement du Hainaut (n^{os} du rôle 6195, 6196 et 6197).
- les questions préjudicielles relatives aux articles 7 et 8 du décret de la Région flamande du 17 février 2012 portant modification de diverses dispositions du Code des taxes

met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukenmerken, gesteld door het Hof van Beroep te Gent (nr. van de rol 6198).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 113 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN DE VOLGENDE ARRESTEN :

- arrest nr. 59/2015 uitgesproken op 21 mei 2015, in zake :
 - de prejudiciële vraag over artikel 4 van de wet van 27 februari 1987 betreffende de tegemoetkomingen aan personen met een handicap, gesteld door de Arbeidsrechtbank te Luik (nr. 5515).
- arrest nr. 60/2015 uitgesproken op 21 mei 2015, in zake :
 - de beroepen tot gedeeltelijke vernietiging van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 19 juli 2013 betreffende het Onderwijs XXIII (huisonderwijs), ingesteld door Ann De Hondt, door J.N. en M.R. en door de vzw « Sudbury » en anderen (nrs van de rol 5860, 5862 en 5865).
- arrest nr. 61/2015 uitgesproken op 21 mei 2015, in zake :
 - de prejudiciële vraag over artikel 81 van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk, gesteld door de Correctionele Rechtbank te Brussel (nr. van de rol 5861).
- arrest nr. 62/2015 uitgesproken op 21 mei 2015, in zake :
 - de prejudiciële vragen over artikel 46, § 1, 7°, van de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971, al dan niet in samenhang gelezen met artikel 51, § 1, 1°, van de wetten betreffende de preventie van beroepsziekten en de vergoeding van de schade die uit die ziekten voortvloeit, gecoördineerd op 3 juni 1970, gesteld door het Arbeidshof te Gent (nr. van de rol 5866).

assimilées aux impôts sur les revenus concernant la taxe de mise en circulation sur la base d'indicateurs environnementaux, posées par la Cour d'appel de Gand (n° du rôle 6198).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 113 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE LES ARRÊTS SUIVANTS :

- arrêt n° 59/2015 rendu le 21 mai 2015, en cause :
 - la question préjudicielle concernant l'article 4 de la loi du 27 février 1987 relative aux allocations aux personnes handicapées, posée par le Tribunal du travail de Liège (n° 5515 du rôle).
- arrêt n° 60/2015 rendu le 21 mai 2015, en cause :
 - les recours en annulation partielle du décret de la Communauté flamande du 19 juillet 2013 relatif à l'enseignement XXIII (enseignement à domicile), introduits par Ann De Hondt, par J.N. et M.R. et par l'ASBL « Sudbury » et autres (n°s 5860, 5862 et 5865 du rôle).
- arrêt n° 61/2015 rendu le 21 mai 2015, en cause :
 - la question préjudicielle concernant l'article 81 de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, posée par le Tribunal correctionnel de Bruxelles (n° 5861 du rôle).
- arrêt n° 62/2015 rendu le 21 mai 2015, en cause :
 - les questions préjudicielles relatives à l'article 46, § 1^{er}, 7°, de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail, lu ou non en combinaison avec l'article 51, § 1^{er}, 1°, des lois relatives à la prévention des maladies professionnelles et à la réparation des dommages résultant de celles-ci, coordonnées le 3 juin 1970, posées par la Cour du travail de Gand (n° 5866 du rôle).

- arrest nr. 63/2015 uitgesproken op 21 mei 2015, in zake :

- het beroep tot vernietiging van de artikelen 2, 7 en 8 van de wet van 1 juli 2013 tot wijziging van de basiswet van 12 januari 2005 betreffende het gevangeniswezen en de rechtspositie van de gedetineerden, ingesteld door de vzw « Ligue des Droits de l'Homme » (nr. van de rol 5873).

- arrest nr. 64/2015 uitgesproken op 21 mei 2015, in zake :

- de prejudiciële vragen betreffende artikel 40 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode, gesteld door de Raad van State (nr. van de rol 5877).

- arrest nr. 65/2015 uitgesproken op 21 mei 2015, in zake :

- de prejudiciële vragen betreffende artikel 335 van het Burgerlijk Wetboek, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Henegouwen, afdeling Doornik (nr. van de rol 5903).

- arrest nr. 66/2015 uitgesproken op 21 mei 2015, in zake :

- het beroep tot vernietiging van de artikelen 2 en 4 van de wet van 7 februari 2014 houdende diverse bepalingen inzake dierenwelzijn, internationale handel in bedreigde in het wild levende dier- en plantensoorten en dieren-gezondheid (opheffing van het 7° van artikel 3bis, § 2, van de wet van 14 augustus 1986 betreffende de bescherming en het welzijn der dieren en invoeging van een artikel 6bis in die wet), ingesteld door Emmanuel Horwood en anderen (nr. van de rol 5907).

- arrest nr. 67/2015 uitgesproken op 21 mei 2015, in zake :

- de prejudiciële vraag betreffende artikel 1675/2, derde lid, van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door het Arbeidshof te Gent, afdeling Gent (nr. van de rol 5909).

- arrest nr. 68/2015 uitgesproken op 21 mei 2015, in zake :

- arrêt n° 63/2015 rendu le 21 mai 2015, en cause :

- le recours en annulation des articles 2, 7 et 8 de la loi du 1^{er} juillet 2013 modifiant la loi de principes du 12 janvier 2005 concernant l'administration pénitentiaire ainsi que le statut juridique des détenus, introduit par l'ASBL « Ligue des Droits de l'Homme » (n° 5873 du rôle).

- arrêt n° 64/2015 rendu le 21 mai 2015, en cause :

- les questions préjudicielles relatives à l'article 40 du décret de la Région flamande du 15 juillet 1997 contenant le Code flamand du Logement, posées par le Conseil d'Etat (n° 5877 du rôle).

- arrêt n° 65/2015 rendu le 21 mai 2015, en cause :

- les questions préjudicielles relatives à l'article 335 du Code civil, posées par le Tribunal de première instance du Hainaut, division Tournai (n° 5903 du rôle).

- arrêt n° 66/2015 rendu le 21 mai 2015, en cause :

- le recours en annulation des articles 2 et 4 de la loi du 7 février 2014 portant des dispositions diverses en matière de bien-être animal, de commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction, et de santé des animaux (abrogation du 7° de l'article 3bis, § 2, et insertion d'un article 6bis dans la loi du 14 août 1986 relative à la protection et au bien-être des animaux), introduit par Emmanuel Horwood et autres (n° 5907 du rôle).

- arrêt n° 67/2015 rendu le 21 mai 2015, en cause :

- la question préjudicielle relative à l'article 1675/2, alinéa 3, du Code judiciaire, posée par la Cour du travail de Gand, section Gand (n° 5909 du rôle).

- arrêt n° 68/2015 rendu le 21 mai 2015, en cause :

-
- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">- de prejudiciële vraag betreffende artikel 1017, eerste lid, van het Gerechtelijk Wetboek, gelezen in samenhang met de artikelen 1018 en 1022 van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door het Hof van Beroep te Gent (nr. van de rol 5841).
- arrest nr. 69/2015 uitgesproken op 21 mei 2015, in zake :
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 1022 van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door de Politierechtbank West-Vlaanderen, afdeling Kortrijk (nr. van de rol 5887).
- arrest nr. 70/2015 uitgesproken op 21 mei 2015, in zake :
- de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 1017, 1018 en 1022 van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Aarlen (nrs van de rol 5809, 5839, 5843 en 5882). | <ul style="list-style-type: none">- la question préjudicielle relative à l'article 1017, alinéa 1^{er}, du Code judiciaire, lu en combinaison avec les articles 1018 et 1022 du Code judiciaire, posée par la Cour d'appel de Gand (n° 5841 du rôle).
- arrêt n° 69/2015 rendu le 21 mai 2015, en cause :
- la question préjudicielle relative à l'article 1022 du Code judiciaire, posée par le Tribunal de police de Flandre occidentale, division Courtrai (n° 5887 du rôle).
- arrêt n° 70/2015 rendu le 21 mai 2015, en cause :
- les questions préjudicielles relatives aux articles 1017, 1018 et 1022 du Code judiciaire, posées par le Tribunal de première instance d'Arlon (n^{os} 5809, 5839, 5843 et 5882 du rôle). |
|---|--|

WIJZIGINGEN VAN DE SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES

- Bij brief van 22 mei 2015 deelt de Voorzitter van de PS-fractie de volgende wijzigingen mee :
- **COMMISSIE VOOR DE HUISVESTING**
 - de aanwijzing van mevrouw Nadia EL YOUSFI als vast lid van de Commissie voor de Huisvesting, ter vervanging van de heer Hasan KOYUNCU.
 - de aanwijzing van de heer Hasan KOYUNCU als plaatsvervangend lid van de Commissie voor de Huisvesting, ter vervanging van mevrouw Nadia EL YOUSFI.
- Bij mail van 5 juni 2015 deelt de cdH-fractie de volgende wijzigingen mee :
- **COMMISSIE VOOR DE FINANCIËN EN DE ALGEMENE ZAKEN**
 - de aanwijzing van de heer André du BUS de WARNAFFE als plaatsvervangend lid van de Commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken, ter vervanging van mevrouw Mahinur OZDEMIR.
- **COMMISSIE VOOR DE HUISVESTING**
 - de aanwijzing van de heer Ahmed EL KHANNOUSS als plaatsvervangend lid van de Commissie voor de Huisvesting, ter vervanging van mevrouw Mahinur OZDEMIR.
- **COMMISSIE VOOR DE ECONOMISCHE ZAKEN EN DE TEWERKSTELLING**
 - de aanwijzing van mevrouw Julie de GROOTE als vast lid van de Commissie voor de Economische Zaken en de Tewerkstelling, ter vervanging van mevrouw Mahinur OZDEMIR.
- **COMMISSIE VOOR DE BINNENLANDSE ZAKEN**
 - de aanwijzing van de heer Benoît CEREXHE als plaatsvervangend lid van de Commissie voor de Binnenlandse Zaken, ter vervanging van mevrouw Mahinur OZDEMIR.
- **COMMISSIE VOOR HET LEEFMILIEU EN DE ENERGIE**
 - de aanwijzing van de heer Benoît CEREXHE als vast lid van de Commissie voor het Leefmilieu en de Energie, ter vervanging van mevrouw Mahinur OZDEMIR.

- **ADVIESCOMITÉ VOOR GELIJKE KANSEN VOOR MANNEN EN VROUWEN**

- de aanwijzing van mevrouw Julie de GROOTE als vast lid van het Adviescomité voor gelijke kansen voor mannen en vrouwen, ter vervanging van mevrouw Mahinur OZDEMIR.

* * *

<p style="text-align: center;">MODIFICATIONS DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS</p>

- Par lettre du 22 mai 2015, le Président du groupe PS communique les modifications suivantes :
- **COMMISSION DU LOGEMENT**
 - la désignation de Mme Nadia EL YOUSFI comme membre effective de la Commission du Logement, en remplacement de M. Hasan KOYUNCU.
 - la désignation de M. Hasan KOYUNCU comme membre suppléant de la Commission du Logement, en remplacement de Mme Nadia EL YOUSFI.
- Par courriel du 5 juin 2015, le groupe cdH communique les modifications suivantes :
- **COMMISSION DES FINANCES ET DES AFFAIRES GÉNÉRALES**
 - la désignation de M. André du BUS de WARNAFFE comme membre suppléant de la Commission des Finances et des Affaires générales, en remplacement de Mme Mahinur OZDEMIR.
- **COMMISSION DU LOGEMENT**
 - la désignation de M. Ahmed EL KHANNOUSS comme membre suppléant de la Commission du Logement, en remplacement de Mme Mahinur OZDEMIR.
- **COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DE L'EMPLOI**
 - la désignation de Mme Julie de GROOTE comme membre effective de la Commission des Affaires économiques et de l'Emploi, en remplacement de Mme Mahinur OZDEMIR.
- **COMMISSION DES AFFAIRES INTÉRIEURES**
 - la désignation de M. Benoît CEREXHE comme membre suppléant de la Commission des Affaires intérieures, en remplacement de Mme Mahinur OZDEMIR.
- **COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE**
 - la désignation de M. Benoît CEREXHE comme membre effectif de la Commission de l'Environnement et de l'Énergie, en remplacement de Mme Mahinur OZDEMIR.

- **COMITE D'AVIS POUR L'ÉGALITÉ DES CHANCES ENTRE HOMMES ET FEMMES**

- la désignation de Mme Julie de GROOTE comme membre effective du Comité d'avis pour l'égalité des chances entre hommes et femmes, en remplacement de Mme Mahinur OZDEMIR.

* * *