



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

**VERGADERING VAN  
MAANDAG 29 JUNI 2015**

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

**RÉUNION DU  
LUNDI 29 JUIN 2015**

\_\_\_\_\_

---

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](mailto: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](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

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

**INHOUD**

INTERPELLATIES	6
Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter	6
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de impact van de verkeersvrije centrale lanen binnen de Vijfhoek op de mobiliteit binnen het gewest".	
Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	6
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de impact van de goedkeuring van het mobiliteitsplan voor de Vijfhoek op het MIVB-net gelet op de cijfers in de verkeersstudie".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers :	13
Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	
De heer Fabian Maingain (FDF)	
De heer Bruno De Lille (Groen)	
Mevrouw Simone Susskind (PS)	
De heer Pascal Smet, minister	
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
MONDELINGE VRAGEN	35
Mondelinge vraag van de heer Marc-Jean Ghysse	36
aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	

**SOMMAIRE**

INTERPELLATIONS	6
Interpellation de Mme Cieltje Van Achter	6
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "l'impact de la piétonisation des boulevards du centre (Pentagone) sur la mobilité dans la Région".	
Interpellation de Mme Céline Delforge	6
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "l'impact de l'adoption du plan de mobilité du Pentagone sur le réseau de la STIB au regard des chiffres de l'étude de trafic".	
Discussion conjointe – Orateurs :	13
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)	
M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	
M. Fabian Maingain (FDF)	
M. Bruno De Lille (Groen)	
Mme Simone Susskind (PS)	
M. Pascal Smet, ministre	
Mme Céline Delforge (Ecolo)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
QUESTIONS ORALES	35
Question orale de M. Marc-Jean Ghysse	36
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	

---

betreffende de website en de applicatie Fix My Street.		concernant "le site web et l'application Fix My Street".	
Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes	36	Question orale de Mme Annemie Maes	36
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
en aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		et à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de perkjes van rijbomen aan gewestwegen".		concernant "les pieds des arbres d'alignement le long des voiries régionales".	
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	36	Question orale de Mme Céline Delforge	36
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de verbazingwekkende cijfers van de MIVB over de toegankelijkheid van haar net voor de personen met beperkte mobiliteit (PBM's)".		concernant "les chiffres étonnants publiés par la STIB au sujet de l'accessibilité de son réseau aux personnes à mobilité réduite (PMR)".	
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	39	Question orale de Mme Céline Delforge	39
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de illegale reclameposters op de bushokjes van de MIVB".		concernant "l'affichage publicitaire illégal sur les abribus gérés par la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	42	Question orale de M. Bruno De Lille	42
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de Demolition party van het Reyersviaduct".		concernant "la demolition party au viaduc Reyers".	

---

<p>Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 45</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de busbestellingen bij de MIVB".</p>	<p>Question orale de M. Bruno De Lille 45</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les commandes de bus de la STIB".</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 47</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het voordeeltarief voor het parkeren op zondag in Stad Brussel".</p>	<p>Question orale de M. Bruno De Lille 47</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le tarif préférentiel du stationnement le dimanche à Bruxelles".</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe 51</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de parkeerproblematiek voor de paramedische sector".</p>	<p>Question orale de M. André du Bus de Warnaffe 51</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la problématique du stationnement pour le secteur paramédical".</p>

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

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

**betreffende "de impact van de verkeersvrije  
centrale lanen binnen de Vijfhoek op de  
mobiliteit binnen het gewest".**

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de impact van de goedkeuring  
van het mobiliteitsplan voor de Vijfhoek op  
het MIVB-net gelet op de cijfers in de  
verkeersstudie".**

**De voorzitter.-** De commissie beslist de interpellaties van mevrouw Cieltje Van Achter betreffende "de impact van de verkeersvrije centrale lanen binnen de Vijfhoek op de mobiliteit binnen het gewest" en van mevrouw Céline Delforge betreffende "de impact van de goedkeuring van het mobiliteitsplan voor de Vijfhoek op het MIVB-net gelet op de cijfers in de verkeersstudie" samen te voegen.

Mevrouw Van Achter heeft het woord.

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

**concernant "l'impact de la piétonisation des  
boulevards du centre (Pentagone) sur la  
mobilité dans la Région".**

### INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "l'impact de l'adoption du plan  
de mobilité du Pentagone sur le réseau de la  
STIB au regard des chiffres de l'étude de  
trafic".**

**M. le président.-** La commission décide de joindre les interpellations de Mme Cieltje Van Achter concernant "l'impact de la piétonisation des boulevards du centre (Pentagone) sur la mobilité dans la Région" et de Mme Céline Delforge concernant "l'impact de l'adoption du plan de mobilité du Pentagone sur le réseau de la STIB au regard des chiffres de l'étude de trafic".

La parole est à Mme Van Achter.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik ben daarnet gaan flaneren op de centrale lanen. Het autovrij maken van het centrum was een prima idee. Zoals de meerderheid in de stad Brussel had verwacht, is er chaos op de gewestwegen, de Kleine Ring en de invalswegen. In februari heb ik al geïnterpelleerd over de doorstroming en over de aansluiting van de verkeerslichten op de nieuwe verkeerscentrale om er slimme verkeerslichten van te maken. Ik had toen sterk de indruk dat u daarvoor weinig interesse had. Ik vroeg of er mensen zouden worden aangenomen voor engineering. Daar had u toen nog helemaal geen zicht op. Het ging om een bedrag van 1 miljoen euro per jaar voor een paar verkeerslichten op die lanen.

Een andere mogelijke oplossing zijn overstap-parkings. Als ik het goed heb begrepen, is dat nog verre toekomstmuziek. Het probleem ligt vandaag bij het gewest.

De centrale lanen zijn heerlijk om te wandelen. Men ziet daar natuurlijk weinig auto's. Er zijn een paar verwarde automobilisten die niet weten hoe ze moeten oversteken, want de lichten werken niet. Het is ook niet duidelijk waar ze al dan niet mogen rijden. Dat zal allemaal nog in de plooi moeten vallen. Op de Miniring heb ik niet veel problemen gezien. De problemen situeren zich op de gewestwegen, de invalswegen en de Kleine Ring. Daar ligt ook een deel van de oplossing, namelijk in overstapparkings, in het openbaar vervoer en in de doorstroming van het verkeer op die lanen. Ik heb mijn vraag al een hele tijd geleden gesteld, maar ze komt vandaag symbolisch aan bod en ze is heel pertinent. Wat is de impact hiervan op het gewest? De studie die Brussel-Stad liet uitvoeren is in maart 2015 voorgesteld.

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

De mobiliteitsstudie van Technum bestudeert de verkeerstoestand binnen de Vijfhoek naar aanleiding van de geplande verkeersvrije voetgangerszone.

De studie concentreert zich vooral op de problemen binnen de Vijfhoek en dus niet op de gevolgen voor de Kleine Ring of de rest van het gewest.

Is er een ruimere studie aangevraagd of in opmaak

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *La piétonnisation du centre était une excellente idée. Mais, comme prévu, c'est le chaos sur les voies régionales, la Petite ceinture et les axes d'accès. Je vous avais déjà interpellé en février sur la fluidité du trafic et le raccordement des feux de signalisation à la nouvelle centrale pour les rendre "intelligents" et ainsi mieux réguler le trafic mais, à l'époque, vous sembliez ne pas disposer d'informations précises à ce propos.*

*Une autre solution consisterait à aménager des parkings de dissuasion, mais j'ai cru comprendre que ce n'était pas pour demain.*

*Les automobilistes auront besoin de temps pour s'adapter à cette nouvelle situation. Les problèmes de circulation ne situent pas tant sur le "miniring", mais plutôt sur les voies régionales, les axes d'accès et la Petite ceinture. Un problème qui peut être résolu en partie par des parkings de dissuasion, les transports publics et la fluidité du trafic sur ces boulevards. Quel est l'impact de ces changements pour la Région ? L'étude commandée par Bruxelles-Ville a été présentée en mars 2015.*

*(Remarques de M. Smet)*

*L'étude de mobilité menée par Technum analyse la situation du trafic dans le Pentagone dans le cadre du projet de piétonnier.*

*Cette étude se concentre surtout sur les problèmes rencontrés dans le Pentagone.*

*Une étude plus large est-elle prévue pour connaître l'impact du piétonnier et de la circulation modifiée sur l'ensemble de la Région ? Les communes voisines devront-elles demander une telle étude d'incidence à titre individuel ou une évaluation générale est-elle prévue ?*

*La Ville de Bruxelles ou la Région prévoit-elle d'évaluer les effets de ce plan de circulation sur la mobilité hors du Pentagone ? Une concertation est-elle prévue avec les communes limitrophes ?*

*Connaissez-vous les conséquences des adaptations apportées dans le Pentagone sur la Petite ceinture ? Quelles sont les mesures prévues, notamment en matière d'infrastructures, pour garantir et optimiser la fluidité du trafic sur la Petite ceinture ? Et selon quel calendrier ? Quel*

om de verdere impact van de voetgangerszone en de veranderde verkeerscirculatie te kennen op het hele gewest? Is het de bedoeling dat alle naburige gemeenten nu individueel een studie aanvragen om de gevolgen te kennen van de veranderingen in de Vijfhoek op het verkeer in hun gemeenten of is er een algemene evaluatie gemaakt of in opmaak?

Graag wens ik meer duidelijkheid over de gevolgen en effecten op de mobiliteit buiten de Vijfhoek. Is zo'n evaluatie gepland? Voorziet de stad Brussel hierover een studie of evaluatie of zal het gewest hier zelf werk van maken? Bestaat hierover overleg met de naburige gemeenten?

Kent u de gevolgen van de aanpassingen binnen de Vijfhoek op de Kleine Ring? Gezien er al problemen verwacht worden binnen de Vijfhoek, zullen er zich daar zeker ook problemen voordoen. Welke maatregelen liggen klaar om op de Kleine Ring de verkeersdoorstroming te garanderen en te optimaliseren? Zijn er op de Kleine Ring infrastructuurwerkzaamheden gepland? Wat is de timing hiervoor? Hoever staat het met de heraanleg van de Ninoofsepoort en wat is de timing van de werkzaamheden rond Rogier?

Door een verandering van doorstroming in de Vijfhoek zullen er ook aanpassingen moeten gebeuren aan de verkeerslichten. Hoeveel verkeerslichten binnen de Vijfhoek en op de Kleine Ring zijn uitgerust met verkeersregelaars? Volgens mij is de verkeerscomputer enkel voorzien voor de verkeerslichten op de gewestwegen, maar is er ook een slimme verkeerscomputer voor de stad Brussel zelf? Welke aanpassingen werden aangevraagd bij de verkeerslichtencentra? Hoe groot is het budget hiervoor? Tegen wanneer zouden de aanpassingen rond moeten zijn? Is er meer personeel voorzien voor engineering, zodat de verkeersdata geanalyseerd kunnen worden?

De veranderende verkeerssituatie binnen de Vijfhoek heeft ook een impact op het openbaar vervoer. Hebt u cijfers of studies over de impact op tram-, metro- en buslijnen? Hoeveel meer mensen zullen vervoerd worden met het openbaar vervoer? Welke aanpassingen worden doorgevoerd om de veranderende verplaatsingsstromen op te vangen?

De studie in opdracht van de stad Brussel hamert ook op een gebrek aan fietspaden in de Vijfhoek en bespreekt hoe de nieuwe fietsinfrastructuur binnen

*est l'état d'avancement du réaménagement de la porte de Ninove et quel est le calendrier des travaux entrepris à Rogier ?*

*Combien de feux de signalisation sont-ils équipés de régulateurs de trafic dans le Pentagone et sur la Petite ceinture et quelles sont les adaptations demandées auprès des centrales ? La Ville de Bruxelles dispose-t-elle aussi d'un système de trafic intelligent ? Quel est le budget et le calendrier de ces adaptations ? Du personnel supplémentaire est-il prévu pour l'ingénierie, en vue de l'analyse des données de trafic ?*

*Le changement de circulation a également un impact sur le transport public. Disposez-vous de chiffres ou d'études quant à son incidence sur les lignes de tram, de métro et de bus, notamment en termes d'usagers supplémentaires et d'adaptations à apporter pour faire face aux changements de flux de déplacements ?*

*En ce qui concerne la nouvelle infrastructure à aménager dans le Pentagone pour les cyclistes, traitée dans l'étude, un nouveau plan est disponible sur le site internet [plandecirculation.be](http://plandecirculation.be). Les bandes de circulation réservées aux cyclistes y semblent nombreuses. Quels travaux d'infrastructure prévoyez-vous sur les voies régionales pour assurer la sécurité des cyclistes qui circulent vers et depuis le Pentagone ?*

*Ne pensez-pas aussi qu'il vaudrait mieux que la Région organise la circulation et la mobilité afin d'obtenir une politique plus équilibrée ?*



de Vijfhoek kan worden aangelegd. Er is een nieuw plannetje beschikbaar op de website circulatieplan.be. Ik heb de indruk dat er heel veel fietsstroken op de weg getekend zijn. Welke infrastructuurwerkzaamheden voorziet u op de gewestwegen om fietsers veilig van en naar de Vijfhoek te brengen? U hebt dit al toegelicht, maar mijn vraag was ingediend voordat we het fietspadenplan hebben besproken.

Bent u ook niet van oordeel dat het verkeer en de mobiliteit beter door het gewest georganiseerd worden? Dat zou leiden tot een beter en evenwichtiger beleid.

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Het is een uitstekend idee om de openbare ruimte terug te geven aan voetgangers, fietsers en zwakke weggebruikers en plaats te maken voor allerlei stadsactiviteiten. Toch roept de voetgangerszone veel vragen op, vooral in vergelijking met soortgelijke zones in andere steden.*

*Het doel van een voetgangerszone is het delen van de openbare ruimte, niet de creatie van een eiland waar je kunt ademen, omgeven door een cirkel van onhoudbare vervuiling en opstoppingen, zoals het nu het geval is. Het idee is dat de stad nieuwe functies krijgt die ons allemaal ten goede komen. Die voorwaarde kan slechts vervuld worden als je gemakkelijk met het openbaar vervoer, de fiets en te voet naar de voetgangerszone kunt. Het is dan ook verontrustend dat, in tegenstelling tot andere steden, het bovengronds openbaar vervoer letterlijk uit het centrum wordt verdreven.*

*Het gevolg daarvan is dat een heleboel lijnen die de Vijfhoek aandeden, worden ingekort, en dat een deel van het centrum niet meer wordt bediend door het openbaar vervoer. Ook de busstroken werden weggewerkt, terwijl in de verkeersstudie van Technum tijdens de spits een verkeersstijging met 60% wordt verwacht in de straten die dienstdoen als miniring. Bussen zullen daar ook vaker te maken krijgen met opstoppingen.*

*De gevolgen van de maatregelen riskeren dus de toegankelijkheid van de Vijfhoek met het openbaar*

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Rendre de l'espace aux piétons et aux cyclistes, aux usagers faibles et aux diverses activités de la ville est une excellente idée. Tout le monde, dans une vision un tant soit peu moderne, souhaite une nouvelle distribution de l'espace public et une moindre emprise de la voiture sur ce dernier.

Toutefois, le piétonnier tel qu'il nous est présenté soulève beaucoup de questions, surtout en comparaison avec les piétonniers que l'on rencontre dans bon nombre de villes et dont le succès est incontestable.

Je me pencherai davantage sur le volet des transports publics. L'objectif d'un piétonnier est de partager l'espace public, mais pas de créer ce que l'on peut craindre aujourd'hui, à savoir un îlot de respiration enserré dans une pollution et une congestion intenable. L'idée est que la ville retrouve d'autres fonctions et que tous en profitent. Cette dernière condition ne peut être remplie que par un accès aisé en transport public, à vélo et à pied. La marche est, en effet, un mode de déplacement très utilisé dans notre Région.

En l'espèce, il est inquiétant de constater que, contrairement à ce qui a été fait dans d'autres villes, le transport public de surface a été littéralement chassé. De manière idéologique, d'aucuns qualifient même les bus de "monstres" surdimensionnés qui gâchent le paysage.

Le résultat est qu'on ampute aujourd'hui une série

*vervoer te bemoeilijken en tegelijkertijd de lijnen over hun hele trajecten te verstoren. Dat zal merkbaar zijn tot in Anderlecht, Sint-Joost-ten-Node, Ukkel, Watermaal-Bosvoorde, Elsene, Vorst, Molenbeek, Laken en Schaarbeek, want dat zijn de bestemmingen van de bussen waarover we het hebben. Het is ook vreemd dat de eindhaltes van buslijnen 48 en 95 in de Lombardstraat liggen. Voor veel mensen die moeten overstappen, betekent dat dat ze een behoorlijke klim moeten maken, wat erg lastig kan zijn.*

*Het is in ieder geval wenselijk dat een reiziger niet moet overstappen om zijn bestemming te bereiken, want dan keert hij het openbaar vervoer misschien wel de rug toe en stapt hij over op de auto. Als je weet dat de regering bereid is om enkele tientallen miljoenen euro te investeren om te vermijden dat mensen 800 meter moeten lopen van de parking op de Heizel naar het nieuwe voetbalstadion, roept dat toch wel vragen op over haar prioriteiten.*

*Bestaat er een plan B als zou blijken dat de nieuwe regeling die inging op 29 juni negatieve gevolgen heeft voor het MIVB-net?*

*Wordt de impact van het plan op de snelheid en de regelmaat van het openbaar vervoer gemeten? Blijft het aantal bussen op de betrokken lijnen onveranderd of worden er extra bussen ingezet om een afname van de regelmaat te voorkomen?*

*Bestaat er een model voor de evaluatie van de effectieve reistijd met het openbaar vervoer vanuit verschillende delen van het gewest, zodat we kunnen nagaan of de rit naar de voetgangerszone sneller, even snel of trager verloopt?*

*Hoeveel geld trekt de MIVB uit voor het personeel dat mensen wegwijs maakt en voor plannen, brochures, infoborden, enzovoort? Ik neem aan dat de MIVB ook een deel van de studies naar aanleiding van de plannen betaald heeft. Hoeveel heeft de autovrije zone van de stad Brussel de MIVB in totaal gekost?*

*Villo is zelfs voor sportieve mensen niet echt een alternatief, want de Villo-stallingen in het centrum staan al erg vroeg overvol. Komen er extra Villo-stallingen?*

*Ik zou willen weten waarom het bovengrondse openbaar vervoer per se uit de voetgangerszone*

de lignes desservant le Pentagone, créant une espèce de no man's land pour le transport public. Par ailleurs, des sites propres ont été supprimés, alors que l'étude de trafic réalisée par le bureau Technum prévoit, aux heures de pointe, 60% de circulation en plus dans les rues qualifiées de "miniring", vu la circulation organisée en boucle autour de la zone piétonne. Par conséquent, les bus mêlés à la circulation de ce "miniring" seront victimes d'une augmentation de la congestion.

L'impact de ces mesures risque donc d'affecter l'accessibilité en transport public du Pentagone lui-même, mais également de dégrader les lignes concernées sur tout leur trajet. Autrement dit, une perte de régularité et un allongement des temps de parcours dans le Pentagone se feront ressentir jusqu'à Anderlecht, Saint-Josse-ten-Noode, Uccle, Watermael-Boitsfort, Ixelles, Forest, Molenbeek, Laeken ou Schaerbeek, puisque ce sont les destinations des lignes de bus concernées.

On peut également s'étonner de cette fameuse incongruité qui consiste à placer le terminus des bus 48 et 95 en haut de la rue du Lombard, dans le sens de la descente pour l'un et de la montée pour l'autre, et non en bout de ligne. Cela signifie qu'un voyageur qui commençait aujourd'hui son trajet à Anneessens devra désormais soit monter dans un bus à l'arrêt Plattestein, à 200m de là, pour interrompre son trajet en haut de la rue du Lombard en attendant qu'un autre bus de la même ligne entame son parcours, soit effectuer une grimpe de 450 mètres, ce qui, pour une personne à mobilité réduite au sens large du terme, est problématique.

Dans tous les cas, on souhaite à ce voyageur de ne pas encore avoir une correspondance pour arriver à sa destination finale, sous peine de le voir désertier le secteur ou revenir en voiture à l'avenir, s'il n'est pas un usager captif de la STIB. Quand on se souvient que, pour épargner 800m de marche entre un stade et un parking, on est prêt à investir quelques dizaines de millions d'euros dans une extension de métro, cette situation laisse songeur sur les priorités du gouvernement.

Au vu des risques encourus par le réseau de transport en commun sur l'ensemble de la Région, j'ai quelques questions.

Existe-t-il un plan B au cas où le plan décidé pour

*moet worden verbannen. In tegenstelling tot wat vaak beweerd wordt, rijdt in sommige steden wel degelijk openbaar vervoer door voetgangerszones.*

*Ook begrijp ik niet waar de esthetische bezwaren tegen bussen in het stadscentrum vandaan komen. Enorme toerbussen met materieel van muziekgroepen parkeren voor de Ancienne Belgique, aan de rand van de voetgangerszone. Toeristenbussen en een heleboel vrachtwagens rijden af en aan in de zone. Grote voertuigen vormen dus geen bezwaar, maar als ze een MIVB-logo dragen en mensen vervoeren, zijn ze niet welkom. Waarom in godsnaam?*

*Zal de luchtkwaliteit op de miniring gemeten worden? Inwoners van de Cellebroersstraat en de Arteveldestraat zijn al aan het klagen. Ik ben daar vandaag zelf poolshoogte gaan nemen en ik kan u verzekeren dat de luchtvervuiling piekt in die straten, waar trouwens een aantal scholen zijn gevestigd.*

*Ten behoeve van fietsers zijn er een aantal van de pot gerukte aanpassingen gebeurd. Ik kan u foto's laten zien van auto's die legaal geparkeerd staan op fietssuggestiestroken!*

*De testfase duurt acht maanden. Zal het openbaar vervoer daarna misschien toegang krijgen tot het hart van de voetgangerszone of komen er alleen oppervlakkige aanpassingen?*

*Ik herhaal dat ik helemaal niet tegen een voetgangerszone ben, maar dit lijkt nergens op. Voor treinreizigers verandert er niets, voor automobilisten wordt het de hel, al hoeven ze niet over te stappen om de rand van de voetgangerszone of hun werk te bereiken. Fietsers gaan erop achteruit, want de snelheidsbeperking tot 30 km/u is niet meer van toepassing in de Vijfhoek, wat de veiligheid niet ten goede zal komen. Voor voetgangers is het aangenaam in de voetgangerszone, maar daarbuiten zullen ze het hoofd moeten bieden aan gevaarlijk verkeer en vervuilde lucht.*

*Verder zou ik ook nog inzicht willen krijgen in de evaluatie en de kosten.*

le 29 juin produirait des effets néfastes sur le réseau de la STIB ? Autrement dit, si les projections de l'étude de mobilité se confirment, que va-t-il se passer ?

Un contrôle de la régularité est-il mis en place afin d'analyser l'impact du plan sur la vitesse commerciale et la régularité du réseau en le comparant à la situation actuelle ?

Le nombre de bus mis en circulation sur les lignes concernées reste-t-il inchangé, ou des bus supplémentaires y ont-ils été injectés pour éviter une baisse de la régularité ?

Un modèle permettant d'évaluer les temps de parcours effectifs en transports publics depuis différentes zones de la Région a-t-il été élaboré afin de pouvoir comparer l'évolution de l'accessibilité de la zone en porte à porte ? Y a-t-il amélioration, stagnation ou dégradation des temps de parcours ?

Quel est le coût pour la STIB du dispositif actuel en termes de personnel sur le terrain pour réorienter les voyageurs et de conception et réimpression d'une série de documents tels que plans, brochures ou panneaux, etc. ? J'imagine que les études pour élaborer les plans ont dû être partiellement prises en charge par la STIB. Quel en a été le coût ? Bref, quel a été le coût total de cette demande de la Ville de Bruxelles à la STIB ?

Une des alternatives pour les plus valides, qui consiste à sauter sur un véhicule Villo pour rejoindre le centre-ville, n'est guère praticable dans la mesure où les parkings Villo sont saturés très tôt le matin. De nouvelles stations sont-elles prévues ?

Je voudrais connaître la raison de cet acharnement contre l'installation de transports publics de surface dans un piétonnier. D'abord, et contrairement à ce que j'ai régulièrement pu entendre, il y a même des terminus de bus dans les piétonniers dans certaines villes. L'idée que cela ne se fait nulle part dans le monde est fausse : il y a des endroits où cela existe.

D'autre part, je ne comprends toujours pas les objections de type quasiment "paysager" pour bannir les bus du centre-ville. D'énormes cars contenant le matériel des groupes qui se produisent à l'Ancienne Belgique sont stationnés devant le bâtiment, en bordure du piétonnier. Des cars

touristiques et une très grande quantité de camions de livraison y circulent. J'ai l'impression que c'est le logo de la STIB qui pose un problème dans le piétonnier. De gros véhicules peuvent y circuler, mais s'ils portent le logo de la STIB et servent à transporter des gens, ce n'est pas acceptable. Cela reste un mystère pour moi, mais un mystère qui handicape malheureusement pas mal de monde.

Je voudrais également savoir si des mesures de la qualité de l'air vont être effectuées sur le "miniring". Les habitants de la rue des Alexiens et de la rue Van Artevelde se plaignent déjà. Je suis allée me rendre compte moi-même de la situation sur place aujourd'hui. Je vous l'assure, M. le ministre, il fait irrespirable dans les rues en question, qui abritent également des écoles. J'aimerais savoir si des mesures de la qualité de l'air vont être réalisées pour pouvoir évaluer la situation.

De la même manière pour les cyclistes, nous avons remarqué une série d'aménagements pour le moins alambiqués, voire impraticables. Je peux vous montrer des photos de voitures garées légalement sur des pistes cyclables suggérées...

La phase de test durera huit mois. De quelle nature les adaptations éventuelles seront-elles ? Pourront-elles consister à introduire les transports en commun jusqu'au cœur du piétonnier, ou se limiteront-elles à des réaménagements superficiels ?

Je le répète, je ne m'oppose aucunement à la création d'un piétonnier, même de cette ampleur. Toutefois, je constate que, pour les usagers du train, rien ne change ; pour les automobilistes, ce sera l'enfer, mais ils pourront arriver sans rupture de charge aux portes du piétonnier ou au parking de leur entreprise ; pour les cyclistes, la situation est plus inconfortable car, en dehors des bouchons, la limitation à 30km/h n'est plus d'application dans le Pentagone, au préjudice de la sécurité ; pour les piétons, enfin, la situation sera agréable dans le piétonnier, mais pas en-dehors, où la circulation sera périlleuse et l'air irrespirable.

Au-delà de ces questions, je souhaiterais des réponses précises concernant l'évaluation et les coûts.

*Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter.**- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Het zal u niet verbazen dat mijn fractie zeer enthousiast is over de testfase die vandaag gestart is. Volgens mij is dit een belangrijke doorbraak voor de mobiliteit in Brussel. Per slot van rekening is het merendeel van de mensen die gebruikmaken van deze stad voetganger. Wij gaan hen nu in de watten leggen. Het verbaasde ons dus dat er zo veel negatieve reacties op die plannen kwamen.

Het gaat over een testfase. De naam zegt het al, een fase die dient om een project te testen en te verfijnen. Het is logisch dat niet alles vanaf het begin van een leien dakje loopt, ook al is er heel wat communicatie aan vooraf gegaan. Volgens mij hebben wij er allemaal belang bij dat de testfase slaagt.

Nu de stad Brussel na vele jaren en vele politiek verantwoordelijken eindelijk de stap heeft gezet om de binnenstad terug te geven aan de voetgangers, hadden wij wat meer enthousiasme verwacht, maar eerlijk is eerlijk, uw enthousiasme maakt veel goed.

Het is belangrijk om de nadruk erop te leggen dat de testfase er is gekomen in nauw overleg met het gewest. Stad en gewest hebben stap voor stap samengezeten om de voetgangerszone te kunnen realiseren. De meeste partijen, zowel meerderheid als oppositie, hebben er jarenlang voor gepleit om een dergelijke samenwerking te laten plaatsvinden.

Met de interne stadshervorming is die er op papier gekomen. De gemeentelijke mobiliteitsplannen moeten op de gewestelijke plannen afgestemd worden. Daarom zijn de autovrije centrale lanen ook een voorbeeld van hoe stad en gewest in de toekomst moeten samenwerken inzake mobiliteit.

In aanloop naar vandaag is het duidelijk dat een aantal zaken beter hadden gekund. De MIVB is wat ons betreft te laat op de kar gesprongen. In plaats van positief mee te denken met een beslissing die door haar overheid genomen is, heeft ze te lang gewacht om haar informatiekanaalen te gebruiken om de mensen te informeren over wat er

*Discussion conjointe*

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

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** *(in het Frans).*- *Mon groupe exprime bien sûr son enthousiasme quant à cette phase de test qui commence aujourd'hui et est étonné du nombre important de réactions négatives, car en définitive, la majorité des personnes qui fréquentent cette ville sont des piétons. C'est donc une grande percée pour la mobilité à Bruxelles.*

*Il est normal qu'en phase de test, tout ne se déroule pas sans accroc, même si de nombreuses informations avaient été communiquées au préalable. Mais nous avons tous intérêt à que ce test soit couronné de succès.*

*Il importe de souligner que cette phase de test a été élaborée en étroite concertation entre la Ville et la Région. Elle est donc le fruit d'une collaboration que la plupart des parties, majorité comme opposition, demandaient depuis des années. Les plans de mobilité communaux seront maintenant adaptés aux plans régionaux.*

*Je reconnais que la préparation aurait pu être meilleure sur un certain nombre d'aspects. Ainsi, la STIB a attendu trop longtemps pour informer les usagers des changements très nombreux auxquels ils devraient faire face et n'a peut-être pas fait preuve de bon sens en faisant coïncider le début de la phase de test avec les horaires d'été.*

*J'aimerais avoir des explications sur les appréhensions de la STIB.*

*Par ailleurs, les téléjalonnements dynamiques n'ont pas encore été installés, alors que le matériel est à disposition. C'est bien dommage, car les conducteurs en tireraient aujourd'hui tout bénéfice.*

*Pourquoi le matériel acheté et livré n'a-t-il pas encore été installé ? Quand le sera-t-il ?*

gaat gebeuren.

Want er komen veel veranderingen aan en ik weet bijvoorbeeld niet of het een goed idee was om de MIVB-zomerregeling net vandaag bij het begin van de testfase van start te laten gaan. Ik had vanmorgen een erg gefrustreerde medewerker die drie metro's heeft moeten laten voorbijrijden, omdat ze afgeladen vol zaten. Bovendien waren het geen BOA-rijtuigen, maar oudere toestellen.

Ik wil graag wat meer duidelijkheid krijgen over de koudwatervrees van de MIVB.

Een ander punt is dat de dynamische parkeerleidingssystemen nog niet zijn geïnstalleerd. Die zijn nochtans al in Brussel aangekomen. Het materiaal ligt hier al een tijdje. Ik heb daarover in het begin van het jaar al een vraag gesteld. We betreuren dat de systemen nog altijd niet zijn geïnstalleerd. Vandaag zou dat voor de chauffeurs immers een groot voordeel betekenen.

Waarom is het aangekochte en geleverde materiaal nog steeds niet geïnstalleerd? Wanneer zal dat gebeuren?

**De voorzitter.**- De heer Handichi heeft het woord.

**De heer Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!)** *(in het Frans).*- *Ik sluit mij aan bij de interpellatie van mevrouw Delforge over de wijzigingen van de buslijnen na de invoering van de voetgangerszone.*

*In een magazine van de MIVB staat te lezen dat de bussen van de betrokken lijnen tien tot vijftien minuten langer over hun traject zullen doen. Kunt u dat bevestigen?*

*Het verbaast mij dat de directie van de MIVB de reistijden zonder verpinken laat oplopen. Toen de vakbond enkele jaren geleden vroeg om de reistijden met een of twee minuten te verlengen, wat meer comfort voor de reizigers en de bestuurders zou opleveren, ging de directie meteen op haar achterste poten staan en bezwoer ze dat daar geen geld voor was.*

*Klopt het dat een tiental extra bussen moet worden ingezet als gevolg van de voetgangerszone?*

*In het artikel wordt een collega van mij aangehaald, die stelt dat wie de eigen bedding*

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

**M. Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).**- Je rejoins l'interpellation de ma collègue, Céline Delforge, à propos des changements dans la circulation des bus à la suite de la mise en place du piétonnier au centre-ville.

J'ai lu le journal "Au fil des lignes" édité par la STIB, qui consacre deux pages à une interview du ministre Pascal Smet. Un peu plus loin, je lis dans un autre article relatif au piétonnier que les temps de parcours pour les lignes concernées vont augmenter de dix à quinze minutes et que l'opération pourrait coûter une dizaine d'autobus. Confirmez-vous ces chiffres ?

Je suis étonné qu'on tolère sans broncher une augmentation des temps de parcours pour le piétonnier, alors que lorsque j'étais délégué syndical à la STIB et qu'on demandait une augmentation du temps de parcours d'une ou de deux minutes pour le confort des voyageurs et des chauffeurs, la direction sautait au plafond en jurant que le budget ne le permettait pas.

*tegen de rijrichting in heeft uitgevonden niet één, maar twee medailles moet krijgen. Dat slaat nergens op.*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*Mijnheer Smet, als dat een uitspraak van u is, moet u mij even uitleggen waarom u de busstroken hebt laten weghalen. Daardoor zal de mobiliteit niet vlot worden getrokken. Integendeel, de situatie zal er alleen maar ingewikkelder door worden. Wat dat betreft, heeft mevrouw Delforge gelijk.*

*We begrijpen niet waarom de voetgangerszone met zoveel problemen gepaard gaat. Mijnheer de minister, u moet niet zeggen dat sommige mensen maar met overlast moeten leren leven, maar op zoek gaan naar oplossingen voor alle weggebruikers.*

*Wat is het kostenplaatje van de voetgangerszone? Hoeveel zal de extra reistijd van 10 tot 15 minuten kosten? Hoeveel zullen de extra bussen kosten?*

**De voorzitter.** - De heer Maingain heeft het woord.

**De heer Fabian Maingain (FDF)** *(in het Frans).* - *Zowel vanuit de meerderheid van dit parlement als vanuit de oppositie in Brussel-Stad juicht het FDF de voetgangerszone toe, al hebben wij enig voorbehoud bij bepaalde keuzes.*

*De beslissing van Brussel-Stad heeft onmiddellijke gevolgen gehad op de organisatie van de buslijnen.*

*Brussel-Stad en het gewest hebben eerst de voetgangerszone vastgelegd en pas nadien de mobiliteit georganiseerd. Ik had liever gezien dat*

Ces chiffres d'augmentation du temps de parcours de dix à quinze minutes sont-ils exacts ? Va-t-on effectivement dégager une dizaine de bus pour ce piétonnier ?

L'article relate le sympathique témoignage d'un collègue qui dit que "celui qui a imaginé les sites propres à contresens ne mérite pas une, mais deux médailles !" En effet, cela n'a pas de sens.

*(Remarques de M. Smet)*

Moi je l'ai lu de la bouche d'un collègue, mais si ces propos sont de vous, comme vous le dites, expliquez-moi alors pourquoi enlever des bandes réservées aux bus ! C'est aussi l'une de mes questions. Cela ne va rien résoudre en termes de mobilité ; au contraire, cela va compliquer la situation. Je ne vais pas répéter les propos de Mme Delforge, mais elle a parfaitement raison.

Nous ne comprenons pas les difficultés engendrées par ce piétonnier. Je vous parlais tout à l'heure du boulevard Léopold II et vous m'avez répondu : "Tant pis pour les personnes concernées". M. le ministre, c'est de votre ressort. Vous devez aussi trouver une solution pour ces usagers-là, pour tous les riverains de ce "miniring", les automobilistes, les transporteurs, etc.

Mme Delforge a très bien résumé le tableau.

Combien ce piétonnier coûte-t-il ? Combien ces dix à quinze minutes de temps de parcours supplémentaire vont-elles réellement coûter ? Combien coûte une dizaine de bus supplémentaires ?

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

**M. Fabian Maingain (FDF).** - Tant dans la majorité de notre parlement que dans l'opposition à la Ville de Bruxelles, nous saluons la création de ce piétonnier. Nous avons d'ailleurs participé à son inauguration. J'y vois un projet qui, une fois finalisé, sera bénéfique aux Bruxellois. J'émet de sérieuses réserves quant à certains choix opérés par la Ville de Bruxelles ou par la Région bruxelloise, mais je salue le fait que Bruxelles se dote enfin d'un grand centre piétonnier.

La question qui se pose est celle de son impact sur

*van bij het begin met een globaal plan was gewerkt.*

*In het verkeersplan worden een aantal busstroken afgeschaft. Is er een alternatief plan bestudeerd of was de timing die door Brussel-Stad werd opgelegd zo scherp dat er geen tijd was om een plan uit te werken met meer plaats voor het openbaar vervoer?*

*Zoals mevrouw Delforge al heeft opgemerkt, wordt het openbaar vervoer niet toegelaten in de voetgangerszone, in tegenstelling tot wat in tal van andere Europese steden gebeurt. Is die mogelijkheid besproken met Brussel-Stad?*

*De voetgangerszone is een zeer belangrijke as, vooral tussen het Fontainasplein en het De Brouckèreplein. Er is geen gebrek aan openbaar vervoer op die as, aangezien er ondergrondse lijnen zijn, maar werd de impact van de voetgangerszone op de noord-zuidverbinding of de uitbreiding van die ondergrondse lijnen onderzocht? Die lijnen zaten voordien al overvol. Zullen zij de extra reizigers kunnen opvangen?*

*Met betrekking tot de buslijnen zou Brussel-Stad vrijwel op eigen houtje hebben gehandeld. Heeft Brussel-Stad in het kader van het mobiliteitsplan voorwaarden opgelegd waarmee uw administratie rekening moest houden? Zoals we weten, is Brussels burgemeester Mayeur niet erg geneigd tot overleg. Welke eisen heeft hij gesteld?*

*Door het plan worden voorts heel wat busverbindingen gewijzigd, wat de reissnelheid niet ten goede komt. De buslijnen worden bijna systematisch naar de miniring gestuurd, terwijl dat al bijzonder drukke straten zijn. Op sommige ogenblikken, vooral tijdens de ochtendspits, wanneer er meer dan 1.000 wagens per uur passeren in de straten van de miniring, zullen de bussen onvermijdelijk in het verkeer vastraken. Hebt u de impact op de reissnelheid van buslijnen 29, 61, 76 en 86 onderzocht?*

*In de studie van Technum, die door Brussel-Stad werd besteld, wordt een schatting gemaakt van het aantal privévoertuigen die de miniring zullen gebruiken, maar we moeten ook rekening houden met de bussen die er tijdens de spitsuren zullen rijden.*

la mobilité et sur les transports, notamment publics. La décision prise par la Ville de Bruxelles a produit des effets immédiats sur l'organisation des lignes de bus.

Pour le développement de la zone piétonne, la Ville de Bruxelles et la Région sont parties du particulier vers le général. Elles ont d'abord défini le piétonnier pour ensuite organiser la mobilité des voitures, des bus et des cyclistes. Je m'interroge sur cette philosophie. J'aurais préféré un plan initial global.

Ce plan de circulation ne fait pas la part belle aux bandes réservées aux bus. Un plan alternatif a-t-il été étudié ? Le calendrier imposé par la Ville de Bruxelles a-t-il empêché l'élaboration d'un tel plan qui aurait réservé davantage d'espace aux transports publics, dont les bus ?

Mme Delforge l'a dit : à la différence de nombreux piétons européens, le projet porté par la Ville de Bruxelles ne laisse pas les transports en commun accéder à la zone piétonne. Cette possibilité a-t-elle au moins été évoquée ou débattue avec la Ville de Bruxelles ?

La zone piétonne est effectivement un axe structurant de notre Région, notamment entre la place Fontainas et la place De Brouckère. Il n'y a pas d'absence d'offre de transport sur cet axe, vu que le relais est pris par le transport en commun souterrain. Mais il y a toutefois deux remarques à faire.

Tout d'abord, a-t-on procédé à une étude d'impact sur l'axe Nord-Midi et/ou de renforcement des lignes sur cet axe ? Avant de travailler au sein de ce parlement, j'utilisais quotidiennement cette ligne le matin, et il n'était pas rare de la voir déjà saturée. Va-t-elle être capable d'absorber le surplus d'utilisateurs qui vont abandonner la voiture, à côté des autres usagers contraints d'utiliser cet axe de transport ?

Ma deuxième remarque porte sur la communication transversale et l'impact sur nos lignes de bus. D'après les avis et échos que nous recevons de la Ville de Bruxelles ou via la presse, il semble que la Ville ait travaillé avec la STIB de manière assez unilatérale. Quelles ont été les conditions et contraintes émises par la Ville de Bruxelles dans le cadre de l'élaboration du plan de



*Vooral de Koloniënstraat en de Dansaertstraat lijken mij twee problematische zones. De Koloniënstraat telt twee rijstroken, maar de busstrook werd er afgeschaft, hoewel er vier buslijnen passeren, of 25 bussen per uur tijdens de spitsuren. Hetzelfde probleem stelt zich in de Dansaertstraat, die slechts één rijstrook in elke richting telt, met fietspaden in beide richtingen. Op basis van welke analyses heeft de MIVB die beslissingen genomen?*

*Een ander probleem zijn de overstappen. De verplaatsing van de eindhaltes van buslijnen 29, 66 en 71 naar de Hallenstraat en van buslijnen 47 en 88 naar de Adolphe Maxlaan leidt tot een slechtere bereikbaarheid van het centrum. Hebt u bestudeerd wat de impact op de reistijd zal zijn en hoeveel reizigers zullen moeten overstappen?*

*Een van de grote nieuwigheden is de wijziging van buslijn 86, die het volledige traject van de miniring zal volgen. Hoe lang zal die buslijn over het nieuwe traject doen?*

*De testfase, die acht maanden zal duren, zal ongetwijfeld een aantal kritieke momenten kennen, bijvoorbeeld bij het begin van het schooljaar of in de eindejaarsperiode. Kunnen er na die testfase nog ingrijpende wijzigingen worden doorgevoerd?*

*Ik heb burgemeester van Brussel Mayeur horen zeggen dat het verkeersplan nog wel kan worden gewijzigd, maar niet de voetgangerszone. Hij is evenmin bereid om op de miniring terug te komen. Hij sluit dus bij voorbaat al bepaalde opties uit. Over hoeveel vrijheid zult u beschikken als u vaststelt dat de reissnelheid van de bussen sterk afneemt? Is er een plan b, met busstroken en een traject waarbij het openbaar vervoer buiten de miniring wordt gehouden, of wordt die optie niet overwogen?*

*Tot slot is er nog het probleem van de fietsers. Men heeft ruimte voor de fietsers willen voorbehouden op de miniring, maar dat is niet de meest aangename route voor hen, gezien het drukke autoverkeer. Ik vermoed dan ook dat de fietsers snel alternatieve routes zullen zoeken in de voetgangerszone. Ik vraag mij dan ook af of wij niet onmiddellijk fietspaden op de lanen zouden moeten aanleggen.*

*Tijdens de inhuldiging was het voor fietsers heel*

*mobilité, et dont votre administration a dû tenir compte ? Quelles exigences intangibles M. Mayeur a-t-il émises - puisqu'on connaît sa manière de travailler ?*

Ce plan entraîne aujourd'hui de nombreuses modifications au niveau de nos connexions de bus. Le principal impact portera sur la vitesse commerciale. Nous avons déjà eu ce débat : le renvoi quasi systématique des lignes de bus sur la boucle des dessertes, ce fameux "miniring", est de nature à créer des conditions de circulation difficiles et surtout un engluement des bus dans le trafic.

C'est une crainte importante, sachant que ces rues seront engorgées. À certains moments, notamment aux heures de pointe matinales où circuleront plus de 1.000 véhicules par heure (pensons à la rue des Six Jetons ou à la rue des Alexiens), les bus seront inextricablement englués dans la circulation et l'on peut s'interroger sur la vitesse commerciale des lignes concernées. Avez-vous déjà réalisé une étude d'incidence sur la vitesse commerciale des lignes 29, 61, 76, 86, qui passent par la Gare Centrale et la rue du Fossé aux loups ?

L'étude de Technum, commanditée par la Ville de Bruxelles, recensait le nombre de véhicules privés qui emprunteront ces rues, mais il convient aussi de s'inquiéter du nombre de bus qui devront y circuler aux heures de pointe. Pour la rue des Colonies, j'avais calculé aux heures de pointe matinales, c'est-à-dire au moment où l'on compte plus de 1.000 véhicules par heure sur une bande, jusqu'à 25 bus roulant sans disposer de bande réservée. Cela fait partie de cette boucle d'engorgement.

En plus de cet engluement des bus, deux zones me semblent particulièrement importantes, à savoir la rue des Colonies et la rue Dansaert. La rue des Colonies compte deux bandes, mais on supprime celle des bus. Pourquoi ? Cette suppression impacte quatre lignes de bus. La même analyse vaut pour la rue Antoine Dansaert, autre entrée de ville importante, qui ne compte qu'une bande et des pistes cyclables de chaque côté.

Quelles analyses la STIB a-t-elle réalisées pour ce faire ? En effet, on se trouve là sur des axes d'entrée importants, tant pour les bus que pour les citoyens. Je suis très inquiet pour l'offre des

*moelijk om zich een weg te banen tussen alle voetgangers. Wij moeten vermijden dat er ongevallen met fietsers en voetgangers gebeuren in de voetgangerszone, anders heeft de voetgangerszone haar doel voor een deel gemist.*

*Er zijn dus een aantal verbeteringen waarover we nu al moeten nadenken.*

*De opmerking met betrekking tot de bussen geldt ook voor de fietsers. Vandaag wordt alle verkeer naar de miniring gestuurd: auto's, bussen en fietsers. Misschien moeten we in de toekomst voor de bussen en fietsers alternatieve routes uitstippelen.*

transports publics.

Autre point problématique de nos dessertes : les ruptures de charge. Même si la situation a été améliorée dans la deuxième mouture du plan imaginé par la Ville de Bruxelles, le recul des terminus des lignes de bus 29, 66 et 71 de De Brouckère à la rue des Halles, et des bus 47 et 88 au boulevard Adolphe Max, entraîne une diminution de la desserte dans l'hypercentre. On ne peut le nier.

Avez-vous procédé à une étude d'impact sur le temps de trajet des usagers et sur le nombre d'usagers qui subiront ces ruptures de charge ?

L'une des grandes nouveautés, c'est aussi la révision complète du bus 86, qui fera le tour de la boucle de desserte. Mes remarques sur cette boucle d'engluement s'appliquent systématiquement à la ligne 86. Avez-vous déjà réalisé une étude afin de déterminer son nouveau temps de parcours ?

Cette phase de test, qui doit durer huit mois, connaîtra certainement des moments critiques : la rentrée, les fêtes de fin d'année, etc. À partir d'aujourd'hui commence un temps d'adaptation, mais il est important de savoir si cette phase de test permettra de réelles modifications en cas de dysfonctionnement. Quelles sont les marges de manœuvre ?

J'entends déjà M. Mayeur dire qu'on pourra toucher au plan de circulation, mais pas au piétonnier. Il restreint déjà certaines idées en disant, par exemple, qu'on ne reviendra pas sur la boucle de desserte. Il est intransigeant sur un certain nombre d'options. Je m'interroge sur la liberté d'adaptation dont disposera la Région vis-à-vis de la STIB, si l'on constate rapidement une nette diminution de la vitesse commerciale et une augmentation importante du temps de trajet des usagers. Un plan B définissant des lignes de bus réservées et un parcours pour sortir les transports en commun de la boucle de desserte est-il envisageable ou n'est-il absolument pas à l'ordre du jour ?

Il y a encore la question des cyclistes. On voit bien la volonté de dégager les espaces réservés aux cyclistes sur la boucle de desserte, qui ne sera pas, à mon avis, l'endroit le plus agréable pour eux, vu le nombre de véhicules qui l'emprunteront. Je pense que les cyclistes ne vont pas tarder à

chercher des itinéraires bis, notamment en coupant par le piétonnier. Quand on voit l'aménagement actuel (provisoire) du boulevard, je me demande si on ne devrait pas immédiatement prévoir des espaces pour les cyclistes.

Hier, lors de l'inauguration, les quelques cyclistes présents avaient du mal à se frayer un chemin, ce qui témoigne du succès du piétonnier. Il ne faudrait pas qu'on assiste à une augmentation importante du nombre d'accidents impliquant des cyclistes et des piétons dans cet espace. On raterait alors une partie de la mission de ce piétonnier, qui est de créer un espace pour ces usagers-là précisément.

Il y a là des améliorations auxquelles il faut déjà penser. Il faudra aussi faire le bilan, pour savoir si les bandes cyclistes prévues sur la boucle de desserte sont vraiment efficaces. Très honnêtement, si j'étais cycliste, j'opterais plutôt pour des itinéraires de contournement.

Là aussi, la réflexion qui s'applique aux bus peut s'étendre aux cyclistes. Aujourd'hui, le postulat est de tout mettre sur la boucle de desserte : voitures, bus, vélos. Demain, peut-être faudra-t-il penser à des itinéraires alternatifs pour chaque mode de déplacement, indépendants de la boucle de desserte.

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- We zijn uiteraard heel blij met de voetgangerszone. Bovendien komt ze op een goed moment, want het is mooi weer. Iedereen kan er nu ten volle van genieten. We zullen deze wijziging wel wat tijd moeten geven. We hebben vandaag gezien dat automobilisten hun weg zochten, ook op plaatsen waar ze helemaal niet moesten of zelfs niet mochten zijn. Ik ga ervan uit dat de situatie wel voor een deel zal normaliseren.

Vandaag waren nog heel wat mensen niet goed voorbereid. Over de voetgangerszone is er veel gepubliceerd geweest, maar op het ogenblik dat automobilisten hun weg moeten zoeken, blijkt dat de situatie nog altijd wel iets anders is dan ze hadden gedacht. Dat leidde tot heel wat overlast, ook omdat ze in de verkeerde richting reden en rechtsomkeer moesten maken. Dat komt de doorstroming van het verkeer niet ten goede.

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Il va de soi que la mise en place de cette zone piétonne, qui plus est par ce beau temps estival, nous réjouit beaucoup. Il est vrai que les embarras ont été nombreux parce que pas mal de gens ne s'y étaient pas bien préparés, mais je suis convaincu que la situation va se normaliser en partie.*

*En effet, je pense qu'une partie du trafic actuel va disparaître, car une partie des usagers de la route vont modifier leur comportement de déplacement, comme lors de chaque intervention des pouvoirs publics.*

*Nous savons d'ores et déjà que des problèmes persisteront plus longtemps à certains endroits où la situation n'a pas vraiment été modifiée et où la circulation se voit maintenant limitée à un seul sens. Sur le "miniring", les bus se retrouvent ainsi coincés dans le trafic et les cyclistes doivent parfois circuler sur une bande très exigüe.*

Mijn ervaringen uit het verleden leren me dat een deel van het huidige verkeer zal verdwijnen. Vanaf het moment dat de overheid een ingreep doet, passen een aantal mensen hun verplaatsingsgedrag aan. Ze komen op een ander moment, met het openbaar vervoer of ze gaan carpoolen. We moeten de nieuwe situatie tijd geven, zodat we kunnen nagaan wat de echte impact van de voetgangerszone op het verkeer in het stadscentrum en in de buurt ervan zal zijn. Ik ben ervan overtuigd dat die zal meevallen.

Van een aantal plaatsen blijkt nu al dat ze op langere termijn ook problemen zullen geven. Het gaat om plaatsen waar er aan de situatie niet zo veel is veranderd en waar het tweerichtingsverkeer beperkt werd tot eenrichtingsverkeer. Bussen komen vast te zitten in het verkeer en er is voor fietsers soms heel weinig plaats, bijvoorbeeld op de Miniring. Ik heb vanmorgen in de Arteveldestraat ondervonden dat een bus die tussen de auto's rijdt, gewoon niet vooruit komt.

Vermits de Miniring net is aangelegd om het verkeer daar te concentreren, zullen wij daar volgens mij niet snel verbetering zien.

Op een aantal plaatsen is er te weinig plaats voor fietsers. Er zijn wel fietssuggestiestroken geschilderd, maar die zijn niet altijd bruikbaar, omdat er auto's geparkeerd staan of omdat de straat te smal is. De fietssuggestiestroken zijn in een aantal gevallen heel dicht bij het voetpad aangebracht. Dit heeft het gewest de laatste jaren vermeden, want als de stroken worden aangebracht naast de goot, wordt de indruk gewekt dat fietsers daar moeten rijden. Fietssuggestiestroken moeten automobilisten duidelijk maken dat er ook fietsers rijden en dat zij eigenlijk even veel plaats mogen innemen als de automobilisten, maar voor hun eigen veiligheid moeten zorgen. De manier waarop de fietssuggestiestroken zijn aangebracht, leidt op zijn minst tot verwarring.

Deze zaken moeten snel verbeterd worden. Ze waren ook te vermijden, want wij hadden u ervoor gewaarschuwd. Als u de persartikelen met voorbeelden van andere steden had gelezen, dan had u daar ook lessen kunnen uit trekken. Denk maar aan de stad Gent die in België ervaringsdeskundige is. Daar heeft men eigenlijk spijt over de extra parkings en de verkeerslus in het stadscentrum, omdat die niet nodig zijn en overlast

*Puisque le "miniring" a été précisément aménagé pour y concentrer le trafic, les améliorations ne seront pas visibles immédiatement.*

*Pour les cyclistes, les bandes cyclables suggérées ne sont pas toujours utilisables en raison du stationnement de voitures ou de l'étroitesse de la rue. Elles donnent parfois l'impression aux cyclistes qu'ils doivent rouler dans la rigole. Ces bandes visent pourtant à sensibiliser les automobilistes à la présence de cyclistes, qui peuvent occuper autant de place qu'eux sur la chaussée, en veillant eux-mêmes à leur sécurité.*

*La situation doit être améliorée rapidement. Si vous aviez lu les articles de presse relatant les expériences d'autres villes, comme nous vous l'avons suggéré, vous auriez pu éviter certaines erreurs à Bruxelles. À Gand, par exemple, les parkings supplémentaires et la boucle de trafic dans le centre-ville s'avèrent inutiles. Pire encore, ils sont à l'origine d'embarras à des endroits où une concentration du trafic n'est pas souhaitable.*

*Mais ces choix ont malheureusement été effectués, avec pour résultat une concurrence entre les différents usagers de la route, ce qui n'était pas l'objectif. De même, une concurrence est organisée entre différents modes de déplacement en bordure de la zone piétonne.*

*Il ne faut pas attendre huit mois pour corriger la situation. Si les problèmes constatés aujourd'hui perdurent, il faudra intervenir plus rapidement.*

*Êtes-vous disposé à vous concerter avec la Ville de Bruxelles afin qu'une série d'adaptations puissent être mises en place avant la fin de la phase de test ? Nous devons pouvoir garantir au plus vite et au mieux la sécurité des usagers de la route actifs, que sont les piétons et les cyclistes.*

creëren op plaatsen waar een grotere verkeersdruk niet wenselijk is. Brussel had dezelfde fout kunnen vermijden.

Die keuze werd toch gemaakt. Dat is jammer, want op deze manier wordt concurrentie gecreëerd tussen de verschillende gebruikers van de openbare weg, terwijl dat niet de bedoeling was. Het moest een positief verhaal worden. Wat de voetgangerszone betreft, is het dat ook. Maar net aan de rand van de voetgangerszone wordt concurrentie georganiseerd tussen verschillende verplaatsingswijzen.

We moeten geen acht maanden wachten om dat recht te zetten. Ik ben ervan overtuigd dat er na een of twee weken op een aantal plaatsen nog steeds dezelfde overlast zal zijn als vandaag. De problemen die ik vanmorgen heb gezien, hebben niets te maken met automobilisten die hun weg moesten zoeken, want iedereen zat al in dezelfde richting. Als die overlast blijft duren, moet men sneller ingrijpen.

Bent u bereid om met de stad Brussel te overleggen om ervoor te zorgen dat een aantal aanpassingen voor het einde van de testfase kunnen gebeuren? We moeten de veiligheid van de actieve weggebruikers, namelijk de voetgangers en de fietsers, zo snel en zo maximaal mogelijk kunnen garanderen.

**De voorzitter.**- Mevrouw Susskind heeft het woord.

**Mevrouw Simone Susskind (PS)** *(in het Frans).*- *We zijn er ons allemaal van bewust dat zich een culturele revolutie voltrekt.*

*(Rumoer)*

*Ik verwijst niet naar Mao's culturele revolutie!*

*Het vergt wat tijd om ons aan te passen aan de nieuwe situatie, maar ik ben ervan overtuigd dat de Brusselaars uiteindelijk tevreden zullen zijn met deze grote verandering, die bedoeld is om de leefomstandigheden in het stadscentrum te verbeteren.*

*Ik zou niet willen dat we de burger de indruk geven dat alles slecht aangepakt is. De stad heeft voor*

**M. le président.**- La parole est à Mme Susskind.

**Mme Simone Susskind (PS).**- Nous sommes tous conscients du fait que nous vivons une révolution culturelle.

*(Rumeurs)*

Pas au sens de la Révolution culturelle de Mao Zedong !

Il faut un temps pour les adaptations nécessaires, mais je suis convaincue qu'au bout du compte, les Bruxellois seront contents de ce profond changement, qui a pour vocation d'améliorer le cadre de vie de tous les usagers du centre-ville. Les espaces verts passeront notamment de 200m<sup>2</sup> à 3.250m<sup>2</sup>. La création du piétonnier sera aussi l'occasion de mettre en place trois kilomètres de

*een langdurige testfase gekozen om de situatie daarna zo goed mogelijk te kunnen bijsturen.*

*Hoe zal het ambitieuze project afgewerkt worden en welke initiatieven worden er genomen om de verplaatsingen in en buiten de voetgangerszone te verbeteren? We vragen dus geen plan b, maar willen weten welke buslijnen er eventueel aangepast worden.*

*Heeft de MIVB al zicht op de reële gevolgen voor de reissnelheid op bepaalde lijnen? Zal ze de frequentie op die lijnen aanpassen? Komt er een specifieke evaluatie? Wanneer zal die beschikbaar zijn?*

**De voorzitter.** - De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Dit is een historisch moment voor Brussel. Wie door de stad wandelt, ziet dat de mensen de voetgangerszone als een bevrijding ervaren.*

*Gedurende 40 jaar deed de stad alles voor de auto, ten koste van voetgangers en fietsers. Nu heeft de stad Brussel voor het eerst beslist om daar in nauwe samenwerking met het gewest verandering in te brengen.*

*Gisteren waren er 100.000 mensen in de voetgangerszone!*

*Wat me het meest opvalt, is dat het centrum niet meer zo lawaaierig is. Dat is een goede start.*

*De voetgangerszone is trouwens definitief. Ze kan alleen maar uitbreiden. Het verkeersplan kan daarentegen nog evolueren, want de stad is een levend organisme.*

*Het gewest is gestart met een model en dat heeft resultaten opgeleverd.*

nouvelles pistes cyclables.

Je ne voudrais pas que l'on laisse croire au public que tout est fait en dépit du bon sens. La Ville a prévu une longue phase de test permettant de trouver les ajustements optimaux. Ce piétonnier est une première, un pari osé, mais qui a le mérite d'être tenté, au bénéfice de tous les usagers et visiteurs du centre-ville.

Ce qui m'intéresse, c'est de savoir comment ce projet ambitieux sera parachevé et quelles initiatives positives seront mises en œuvre pour optimiser les déplacements dans et hors de la zone piétonne. Nous n'appellerons donc pas à un plan B qui nous permettrait de revenir en arrière, mais nous souhaitons en savoir plus sur les éventuelles adaptations de dessertes.

Au-delà des modifications du sens de circulation ou du déplacement de certains terminus, pouvez-vous me dire si la STIB s'attend à de réels impacts sur la vitesse commerciale de certaines lignes? Prévoit-elle de modifier la fréquence desdites lignes? Une évaluation spécifique est-elle prévue? Dans l'affirmative, quand sera-t-elle disponible?

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Bruxelles vit un moment historique. Il suffit de se promener dans la ville pour constater que les gens ont l'impression de vivre une libération. Ils sont heureux, tout simplement, et étonnés.

Pendant 40 ans, cette ville a tout misé sur la voiture au détriment des piétons et des cyclistes. Pour la première fois, la Ville de Bruxelles a décidé, en étroite collaboration avec la Région, que cela suffisait et qu'il fallait changer de paradigme.

Hier, 100.000 personnes étaient au rendez-vous!

Ce qui m'a le plus frappé, M. le président, c'est l'absence de bruit dans le centre. On entend même les ouvriers travailler sur les échafaudages et dans les bâtiments. C'est un bon début et c'est crucial pour l'avenir de cette ville.

Par ailleurs, le piétonnier est définitif. Il ne peut que s'agrandir. Le plan de circulation, par contre, est évolutif, car la ville est un organisme vivant. Lorsque l'on touche à quelque chose, cela entraîne

*(verder in het Nederlands)*

Door het model toe te passen, hebben we vastgesteld dat er zich op bepaalde plekken inderdaad problemen zullen voordoen. Op andere plekken constateren we geen problemen. De Lombardstraat is vandaag bijvoorbeeld leeg. Men kan de gevolgen niet geheel voorspellen. Men kan de zaak proberen in te schatten, maar het blijft onvoorspelbaar hoe mensen zich zullen aanpassen.

U vraagt of we met de stad overleg zullen plegen. Welnu, we staan in permanent overleg met de stad. Tijdens de afgelopen maanden hebben de gewestelijke diensten en de kabinetten van de burgemeester, van schepen Els Ampe en van mezelf, voortdurend overleg gepleegd. De komende weken en maanden zal dat eveneens het geval zijn. We zullen de situatie zeer goed blijven volgen en waar nodig aanpassingen doorvoeren. Maar wanneer zijn er juist aanpassingen nodig? Dat is geen gemakkelijke vraag. We moeten de mensen immers ook de tijd geven om zich aan de nieuwe situatie aan te passen.

Mevrouw Dejonghe, we hebben de voetgangerszone zo snel ingevoerd omdat de stad en ook de MIVB gevraagd hadden om dat te doen op het moment dat de MIVB haar dienstregeling wijzigde. Vandaag is de eerste dag van de vakantieregeling. Het was de wens van de stad en van iedereen om de wijziging van de dienstregeling van de MIVB en de nieuwe verkeerssituatie te laten samenvallen. Die keuze werd gemaakt om geen twee keer aanpassingen te moeten doen. Dat zou pas verwarrend geweest zijn.

We zijn er ons heel goed van bewust dat de vakantieperiode al voor een groot stuk is begonnen. Het aantal wagens zal in de komende dagen en weken verder dalen. De echte impact zal dan ook pas op 15 september voelbaar zijn. September wordt een cruciale maand. Het is uitkijken naar de manier waarop de mensen zich zullen aanpassen.

Ik kan zeggen dat wij de verkeerssituatie goed in het oog hebben gehouden en dat de problemen in de Vijfhoek al bij al goed meevielen. Uit de eerste feedback blijkt dat de MIVB dezelfde mening toegedaan is.

*(verder in het Frans)*

des réactions.

La Région a procédé à une modélisation et les résultats sont là.

*(poursuivant en néerlandais)*

*En appliquant le modèle, nous avons constaté que des problèmes se poseront effectivement à certains endroits. Il est impossible de prévoir toutes les conséquences, car la manière dont les gens s'adapteront à cette nouvelle situation est imprévisible.*

*Ces derniers mois, les services régionaux et les cabinets du bourgmestre, de l'échevine Els Ampe et le mien se sont constamment concertés et il en sera de même dans les semaines et mois à venir. Nous suivrons la situation de près et apporterons les modifications requises, mais il faut laisser le temps aux gens d'adopter de nouvelles habitudes.*

*Mme Dejonghe, si nous avons instauré le piétonnier aussi rapidement, c'est pour répondre à la demande de la Ville de Bruxelles et de la STIB de le faire coïncider avec l'entrée en vigueur des horaires d'été de la STIB, afin d'éviter deux adaptations, ce qui aurait vraiment semé la confusion.*

*Nous sommes tout à fait conscients de ce que la période des vacances est déjà bien entamée. Le nombre de voitures va continuer à baisser durant les prochaines semaines. Le véritable impact se fera sentir le 15 septembre.*

*Nous avons bien observé le trafic et pu constater que les problèmes dans le Pentagone n'étaient pas si graves en définitive. Il appert d'un premier retour d'information que la STIB partage cet avis.*

*(poursuivant en français)*

Il est vrai que la moitié de la Petite ceinture - depuis Koekelberg vers Rogier, Botanique et Arts-Loi - était davantage encombrée qu'un lundi normal. Le trafic était plus important sur les voiries d'entrée dans la ville. Notons également que plusieurs accidents s'y sont produits.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Les services régionaux de Bruxelles Mobilité ont*

*Het klopt dat de helft van de Kleine Ring en een aantal andere wegen, tussen Koekelberg en Kunst-Wet, meer verkeer te verwerken kreeg dan op een normale maandag. Ook op de invalswegen naar de stad was het drukker. Er hebben zich ook meerdere ongevallen voorgedaan.*

*(verder in het Nederlands)*

De impact van de uitbreiding van de voetgangerszone en het nieuwe verkeersplan voor de Vijfhoek werd uiteraard geëvalueerd door de gewestelijke diensten van Brussel Mobiliteit, in nauw overleg met de diensten van de stad Brussel. De verwachte verkeersvolumes op de Kleine Ring en andere delen van het wegennet buiten de Vijfhoek werden berekend met behulp van het simulatiemodel Musti, dat in opdracht van het gewest werd uitgewerkt. De berekening van het verkeer binnen de Vijfhoek werd uitgevoerd door de stad Brussel in overleg met het gewest. Ook de camera's in de tunnels, die door Brussel Mobiliteit beheerd worden, zullen ons toelaten om de evolutie van de verkeerssituatie op de gewestwegen in de loop van de komende dagen en weken in het oog te houden.

De 'modelisering' toont aan dat de impact relatief beperkt is ter hoogte van de Kleine Ring en de belangrijkste toegangswegen naar de Vijfhoek, gelet op het volume dat daar reeds aanwezig is. Dat laatste is belangrijk. De verkeersstromen zullen dus groter worden. Er is nog enige beperkte aanpassingsmarge bij de verkeerslichten. Waar nodig zal het gewest de verkeerslichten in de komende dagen en weken aanpassen. Dat gebeurt nog niet meteen, omdat men eerst de impact wil kennen om de situatie goed te kunnen inschatten en om op basis daarvan na te gaan waar er aanpassingen nodig zijn.

Natuurlijk zijn er kruispunten op de Kleine Ring die wel al zijn aangepast. Ik denk daarbij aan Lemonnier, de Zuidlaan en de Antwerpse poort. Daar werden kleine infrastructuurwerken uitgevoerd die gepaard gingen met een herprogrammering van de kruispunten.

Uiteraard zullen we het functioneren van de Kleine Ring aanpakken. Dat zijn we op dit moment aan het bekijken. Ik hoop dat we ook daarover in het najaar meer duidelijkheid kunnen verschaffen.

We verwachten dat het gebruik van het openbaar

*évalué l'impact de l'extension du piétonnier et du nouveau plan de circulation pour le Pentagone en étroite concertation avec la Ville de Bruxelles. Les volumes de trafic escomptés sur la Petite ceinture et en dehors du Pentagone ont été calculés à l'aide du modèle de simulation Musti. L'intensité du trafic dans le Pentagone a été calculée par la Ville de Bruxelles en concertation avec la Région. Les caméras installées dans les tunnels et gérées par Bruxelles Mobilité nous permettront également de suivre l'évolution du trafic sur les voies régionales.*

*La 'modélisation' montre que l'impact est relativement limité au niveau de la Petite ceinture et des principales voies d'accès au Pentagone, compte tenu du volume actuel. Comme les flux de circulation vont augmenter, la Région adaptera çà et là les feux de circulation lorsqu'elle pourra estimer correctement la situation.*

*Certains carrefours de la Petite ceinture ont déjà été reprogrammés sur le boulevard Lemonnier, le boulevard du Midi et à la porte d'Anvers, où des petits travaux d'infrastructure ont également été effectués.*

*Nous analyserons également le fonctionnement de la Petite ceinture et espérons pouvoir fournir des indications à ce sujet à l'automne.*

*Nous tablons sur une légère augmentation de l'utilisation des transports en commun, mais qui n'aura rien de problématique. Les itinéraires de bus ont été modifiés dans le Pentagone et la STIB vérifiera les temps d'attente aux abribus ainsi que la localisation des arrêts.*

*Pour les cyclistes, la situation sur les boulevards du centre n'était pas facile aujourd'hui, surtout l'après-midi, vu la concentration importante de piétons. Dans le Pentagone, les pistes cyclables sont peintes sur la boucle de desserte, car ce n'est pas un "miniring". Nous nous concerterons avec les associations cyclistes pour décider du meilleur aménagement des pistes cyclables, car l'objectif est d'en augmenter le nombre et de les sécuriser à l'issue de la phase de test.*

*(poursuivant en français)*

*Vous m'interrogez sur la modification du réseau de bus.*



vervoer licht zal stijgen, maar niet in die mate dat het problematisch wordt. Uiteraard zijn er veranderingen van de bustrajecten binnen de Vijfhoek. De MIVB zal ook daar de wachttijden aan de bushokjes en de bushaltes bestuderen. Ik kom daar straks nog op terug.

Voor de fietsers was de situatie vandaag op de centrale lanen niet evident. Vanmorgen ging het, maar naar de middag toe was er een grote concentratie van voetgangers en was het moeilijk om te fietsen. Ook dat zal goed moeten worden bekeken. Binnen de Vijfhoek zijn op de bestemmingslus, want het is geen miniring, de fietspaden geschilderd. Het is de eerste keer dat dit gebeurt. Het is de bedoeling om de fietspaden te verhogen en te beveiligen. Dat is nog niet gebeurd, omdat de testfase nog loopt. We zullen samen met de fietsersbewegingen nagaan hoe we de fietspaden het best aanpakken.

*(verder in het Frans)*

*De wijziging van het busnet was ingewikkeld en zit net als de rest van het verkeersplan in de Vijfhoek nog in een testfase. Er werd natuurlijk rekening gehouden met de keuzes van de stad Brussel.*

*De eerste keuze was om alle eindhaltes van de bussen op de centrale lanen en in de voetgangerszone weg te halen. Anders zou het geen fraai zicht zijn en werden we met stedenbouwkundige problemen geconfronteerd.*

*Vervolgens wou de stad Brussel dat bus 86 een lus zou maken rond de voetgangerszone. Ze wou ook dat de eindhaltes uit het hart van het centrum verdwenen en werden verplaatst naar net buiten de voetgangerszone.*

*U verwijst naar de verklaringen van burgemeester Mayeur, maar we weten allemaal dat hij soms nogal sterke taal gebruikt.*

*Het is niet gemakkelijk om harmonicabussen door smalle straatje in de Vijfhoek te laten rijden.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Wat hebben die harmonicabussen ermee te maken?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De MIVB en het gewest vinden het belangrijk dat de*

L'exercice a été complexe et il est à l'essai, comme le reste du plan de circulation dans le Pentagone. Bien entendu, les choix opérés par le collège de la Ville de Bruxelles en matière de mobilité ont été pris en considération.

Le premier principe consistait à libérer les boulevards du centre et la zone piétonne de tout terminus de bus. Ce souhait a été exprimé par la Ville de Bruxelles. Un terminus sur le boulevard, tel que proposé par certains, aurait posé des problèmes d'ordre esthétique et urbanistique.

Ensuite, la Ville de Bruxelles a souhaité une boucle de desserte locale à sens unique, qui sera parcourue par la ligne de bus 86. Elle a également demandé que l'emprise des terminus de bus dans l'hypercentre soit réduite et que ceux-ci soient dispersés dans les alentours de la zone piétonne.

Vous avez fait référence à des déclarations du bourgmestre, mais nous savons qu'il utilise parfois des expressions un peu fortes.

Le passage des bus articulés dans les rues étroites du Pentagone pose question.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je n'ai pas compris votre réponse au sujet des bus articulés.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il s'agit d'un principe de départ exprimé par la Ville. Pour la STIB et la

*bussen blijven rijden en dat het verkeer vlot verloopt. We beginnen nu met een testfase zonder busbanen in de tegenovergestelde richting. Philippe Close en ikzelf zijn erin geslaagd het plan te laten goedkeuren, toen u zelf in de regering zat.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- Hij zat in de gemeenteraad van de stad Brussel.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- De eindhaltes bij de Beurs zijn verdwenen. Er werd overeengekomen om de bussen uit de voetgangerszone te halen. Er rijdt nog een bus door de Schildknaapstraat. In de Wolvengracht rijden de bussen in dezelfde richting als het overige verkeer.

*De bussen moeten vlot kunnen doorrijden, ook naar het centrum. Tijdens de testfase wordt nagegaan of dat het geval is.*

*Ik ben het eens met Yvan Mayeur dat we niet al na een of twee weken aan het verkeersplan moeten sleutelen. De mensen moeten ook de tijd krijgen om zich aan te passen.*

*U hoeft er niet aan te twifelen: ik ben een voorstander van het openbaar vervoer. Volgens mij wordt veel kritiek op de voetgangerszone eigenlijk ingegeven door een voorkeur voor auto's. Het Belgische mobiliteitsdrama is dat er te veel van punt A naar punt B gedacht wordt, in het bijzonder in verband met het openbaar vervoer. Mensen willen een halte voor hun deur en liefst moeten ze daar een bus kunnen nemen die ook hun bestemming aandoet.*

*Nochtans is dat niet mogelijk met het openbaar vervoer. Dat is immers niet bedoeld om mensen van hun vertrekpunt naar hun eindpunt te brengen, maar om belangrijke verkeersassen te volgen. Dat betekent dat de mensen soms nog een eindje moeten lopen.*

*In het buitenland is dat niet anders. Het hoeft ook geen probleem te zijn, want een voetgangerszone is er om te wandelen! Wandelen is gezond, iedereen zou het elke dag moeten doen. Het probleem is net dat Belgen veel te weinig wandelen. U hoeft er toch geen probleem van te maken dat mensen soms een eindje moeten lopen?*

Région, la desserte assurée par les bus et la fluidité du trafic sont importants. Nous acceptons d'entrer dans une phase de test sans bandes de bus à contresens. Philippe Close et moi-même avons réussi à faire adopter ce plan à l'époque, à un moment où vous étiez vous-même au gouvernement.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Il était au conseil communal de la Ville.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Des terminus ont été supprimés à côté de la Bourse. Il était convenu de faire sortir les bus de la boucle. Un bus circule encore dans la rue de l'Écuyer et c'est seulement dans la rue Fossé-aux-Loups que les bus circulent dans le sens du trafic.

La circulation des bus doit être fluide, aussi vers le centre. Elle sera évaluée pendant le test.

Je suis d'accord avec Yvan Mayeur pour dire qu'il ne faut pas adapter le système après une ou deux semaines, au risque d'enchaîner les petites adaptations. Il faut laisser le temps aux gens de s'adapter à la situation. La situation sera évaluée de façon intermédiaire et une réflexion sera menée à ce sujet.

Une autre chose me frappe encore. Je suis un partisan des transports en commun, il n'y a aucun doute à avoir à ce sujet. Selon moi, les remarques formulées révèlent un certain réflexe en faveur de la voiture. Le drame, en Belgique en matière de mobilité, c'est que l'on raisonne beaucoup de point à point, notamment pour les transports en commun. Les gens veulent avoir un arrêt devant leur porte et, de préférence sur la même ligne, un arrêt à destination.

En transports en commun, ce n'est cependant pas possible : les transports en commun ne sont pas conçus pour le transport de point à point, mais pour le transport des gens d'un point à un autre sur des axes structurants. Les gens doivent donc comprendre qu'ils doivent parfois aussi se déplacer à pied pour les derniers 100, 200 ou 300 mètres.

C'est ainsi dans beaucoup de pays étrangers. Le problème n'est pas là, d'autant qu'une zone piétonne est faite pour se promener ! C'est agréable, c'est bon pour la santé et tout le monde

*De situatie wordt problematisch als je drie- of viermaal moet overstappen. Dat je nu bijvoorbeeld van Brussel-Centraal in plaats van De Brouckère naar de Beurs moet lopen, is echt niet het einde van de wereld.*

*Toch sluit ik niets uit. We zullen rekening houden met de gevolgen van het plan, bijvoorbeeld voor bus 46, die van Anderlecht komt en nu moet stoppen ter hoogte van Fontainas. Ik begrijp dat dat voor bejaarde mensen problematisch kan zijn, maar over hoeveel mensen hebben we het dan? Die kwestie wordt met de MIVB geëvalueerd.*

*Persoonlijk vind ik dat bussen tot in het centrum van de stad moeten rijden. Dat kan zelfs met harmonicabussen, als ze maar niet door smalle straatjes moeten.*

*De volgende maanden bekijken we wat er met de eindhaltes moet gebeuren. Blijven ze in het centrum? Zijn er andere mogelijkheden? Willen we echte busstations? Dat moeten we uitvoerig bekijken, we mogen niet improviseren. Ik heb nu geen antwoord op die vragen, maar ik ben bereid om het debat aan te gaan. De reiziger moet daarbij centraal staan.*

*Van de acht eindhaltes die nu dicht bij het De Brouckèreplein liggen, blijven er vijf over, namelijk lijn 29, 47, 66, 71 en 88. De halte van die laatste verhuist naar de nabijgelegen Adolphe Maxlaan. Buslijnen 63 en 38 stoppen aan het Centraal Station. Lijn 48 wordt verlegd naar het Fontainasplein. Door die aanpassing stoppen er minder bussen bij het De Brouckèreplein.*

*Het feit dat de eindhalte van sommige buslijnen wordt verplaatst, is misschien wat lastiger voor sommige reizigers, maar ik herhaal dat dat ongemak beperkt blijft, want de afstand tussen de centrumlanen en de nieuwe eindhaltes bedraagt slechts zo'n 300 meter.*

*Uit de testfase en de meningen van de passagiers over de nieuwe eindhaltes zal blijken of de situatie moet worden bijgestuurd. We kunnen dan ook bekijken of lijn 46 niet verlengd moet worden tot Tour & Taxis.*

*Aan de vraag of bussen al dan niet tegen de richting van het verkeer moeten inrijden, zal veel aandacht worden besteed bij de evaluatie, want*

doit le faire chaque jour. Trop peu de Belges le font pourtant ! Il faut donc arrêter d'ériger en problème ces quelques mètres de promenade supplémentaires.

La situation devient problématique lorsqu'il y a trois ou quatre ruptures de charge, mais aller de la gare de Bruxelles-Central à la Bourse, au lieu d'aller de De Brouckère à la Bourse, ce n'est pas la fin du monde. Cela ne signifie pas pour autant que tout le système des transports en commun s'écroule !

Je n'exclus cependant rien. Nous allons tenir compte des conséquences du plan, comme par exemple sur le bus 46, qui vient d'Anderlecht et doit maintenant s'arrêter à Fontainas. Je comprends que cela peut poser des problèmes à une personne âgée. Combien de personnes sont-elles dans ce cas de figure ? Cette question sera évaluée avec la STIB.

Personnellement, je trouve que le bus doit entrer dans le centre. Les bus articulés ne doivent pas poser de problème particulier, même dans le centre. Cela dépend du type de rue qu'ils empruntent, ainsi que de l'organisation de ces rues.

Nous devons avoir un débat dans les mois qui viennent sur la manière dont nous allons procéder pour les terminus. Seront-ils maintenus dans le centre ? D'autres possibilités existent-elles ? Voulons-nous des gares de bus terminus ? Cela demande une réflexion approfondie et non pas une mesure prise à l'improviste. Je n'ai pas de réponse à ces questions maintenant, mais je suis prêt à entamer un débat à ce sujet et au sujet du concept de terminus. Nous devons prendre le temps de bien évaluer le pour et le contre. Le point de départ doit être l'utilisateur et non pas la présence de bus articulés dans le centre.

Les huit terminus de bus actuels dans les environs immédiats de la place De Brouckère seront réduits à cinq : 29, 66, 71, 47, 88, ce dernier se rendant au boulevard Adolphe Max tout proche. Les lignes de bus 63 et 38 s'arrêteront à la Gare centrale. La ligne 48 sera déplacée à la place Fontainas. Cette adaptation réduira le nombre de bus à l'arrêt sur la place De Brouckère.

Le fait que le terminus ne se situe plus en bout de ligne peut constituer un inconvénient pour certains

*vlot busverkeer is een must.*

*We kunnen momenteel niet precies inschatten welke gevolgen de maatregelen hebben op de reistijden. Het zou kunnen dat die, naargelang van het afgelegde traject, enkele minuten langer worden.*

*Ik heb geen idee hoeveel het plan de MIVB gekost heeft. Er worden tien extra bussen ingezet.*

**De heer Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!)**  
*(in het Frans).- Die zullen vastzitten in het verkeer!*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Dat valt nog te bekijken. De doorstroming van de bussen is van essentieel belang. De stad wil een test doen en daarna zal het plan aangepast worden op basis van de evaluatieresultaten.*

*De echte test vindt pas plaats in september. De MIVB registreert momenteel alle gegevens en we krijgen een gedetailleerd verslag.*

*(verder in het Nederlands)*

Het is pas nadien dat wij de impact zullen merken. Vandaag gaat het over een eerste etappe.

Er is ook gesproken over het parkeergeleidings-systeem. Mevrouw Dejonghe heeft gelijk. De

clients. Je répète toutefois que cet inconvénient devrait être limité, car la distance entre les boulevards du centre et les nouveaux terminus n'est que d'environ 300 mètres. Quoi qu'il en soit, les bus continueront à descendre et à passer par le boulevard, avec un arrêt à la rue des Teinturiers.

Évidemment, la phase de test et les avis récoltés auprès des clients au sujet de cette nouvelle localisation de terminus - comme pour le bus 47 près de la place Fontainas - permettront de valider ces choix et de voir s'il faut la maintenir ou pas. Certains se demandent ainsi si la ligne 46 ne devrait pas aller jusqu'à Tour & Taxis. C'est une possibilité qui pourrait être examinée à l'avenir.

La question de la circulation des bus à contresens pèsera lourdement au moment de l'évaluation du plan, car la fluidité du trafic des bus est essentielle.

Il est matériellement impossible de prévoir aujourd'hui l'impact exact des mesures, notamment sur les temps de parcours. On peut avoir une idée de l'impact sur le trafic sur différents axes, mais pas du temps de parcours. En fonction du trajet effectué et de la longueur du parcours, quelques minutes pourraient s'ajouter au temps de parcours.

J'ignore ce qu'a coûté ce plan à la STIB. Dix bus supplémentaires seront nécessaires pour le mettre en œuvre.

**M. Youssef Handichi (PTB\*PVDA-GO!).**- Ils seront coincés dans les embouteillages !

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous verrons bien. La fluidité des bus est essentielle. La Ville a voulu faire un test et nous ne nous y sommes pas opposés. Le plan sera ensuite adapté en fonction des résultats de l'évaluation.

Le vrai test aura lieu pendant le mois de septembre. La STIB enregistre actuellement toutes les données et un rapport détaillé nous sera soumis.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Nous n'en sommes qu'à la première étape.*

*Concernant le téléjalonnement, qui se limite actuellement à des panneaux, la Région va adapter le système en étroite concertation avec la Ville. Il*

borden zijn er, maar het probleem is dat zij zowat het enige zijn dat er is. Het gewest gaat het systeem nu in nauw overleg met de stad aanpassen. Ondertussen staat de technologische evolutie niet stil en moeten er niet enkel borden, maar ook applicaties worden ontwikkeld. In de toekomst zal het systeem zelfs in boordcomputers van auto's worden geïntegreerd.

Wij hebben dan ook besloten om ons liever nog enkele maanden meer tijd te gunnen en een goed systeem uit te werken in plaats van de borden nu holderdebolder te plaatsen en daarbij fouten te maken. Wij kunnen leren van andere steden. Wat dat betreft heb ik goed nieuws: sinds kort hebben wij een principeakkoord met alle operatoren om de data over hoeveel plaatsen er in de parkings beschikbaar zijn te delen. Dat akkoord was er nog niet.

Het parkeergeleidingssysteem zal er dus komen. Naar verwachting zal dit binnen een jaar het geval zijn. Op dit ogenblik werken wij er al aan en na het reces zullen wij alles nauw volgen en uitwerken. Brussel moet zowat de enige stad ter wereld zonder parkeergeleidingssysteem zijn, maar uiteindelijk zal het er komen, niet enkel met borden, maar ook met applicaties.

*(verder in het Frans)*

*De mensen zullen zich dus moeten aanpassen.*

*Wij willen dat auto's met een andere eindbestemming dan Brussel-Stad of zelfs het Brussels Gewest niet meer door de Vijfhoek rijden.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Hoeveel mensen zouden dat zijn?

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Een derde van de wagens heeft de Vijfhoek niet als bestemming, maar doorkruist gewoon het centrum. Sommige automobilisten doorkruisen zelfs Brussel om de Ring te vermijden.*

*Daarnaast moeten we de Brusselaars aanmoedigen om niet langer de auto te gebruiken voor korte verplaatsingen. Wij moeten hen ervan overtuigen dat fietsen en wandelen sneller gaat en beter is*

*devrait être opérationnel d'ici un an.*

*En effet, les évolutions technologiques demandent non seulement la mise au point de panneaux, mais également d'applications. À l'avenir, le système sera même intégré dans les ordinateurs de bord des voitures.*

*Nous préférons donc nous accorder quelques mois supplémentaires pour élaborer un système performant au lieu de placer des panneaux n'importe comment. Nous pouvons également bénéficier de l'expérience d'autres villes et depuis peu, nous disposons d'un accord de principe avec tous les opérateurs pour le partage des données relatives au nombre de places disponibles dans les parkings.*

*(poursuivant en français)*

Les gens doivent s'adapter. Ce sont 40 ans de comportements et d'attitudes qui doivent changer.

Je vais répéter ce message à destination des voitures qui traversent le Pentagone sans avoir la Ville de Bruxelles ou même la Région comme destination : vous n'êtes plus les bienvenues !

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *De combien de personnes prale-ton ?*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Trop de voitures n'ont pas le Pentagone pour destination. Un tiers d'entre elles ne font que le traverser. Certains automobilistes traversent même Bruxelles pour éviter le ring.

Ensuite, pour les déplacements courts, il faut inciter les Bruxellois et les autres à ne plus utiliser la voiture, mais à marcher ou à utiliser leur vélo. Trop de Bruxellois vont encore acheter leur pain en

voor de gezondheid.

*(Opmerkingen van de heer Handichi, de heer Maingain en mevrouw Delforge)*

*De voetgangerszone is uiteindelijk een maatregel die bevorderlijk is voor de levenskwaliteit en de gezondheid. We moeten de moed hebben om tegen de mensen te zeggen dat ze meer moeten wandelen en fietsen. Uiteraard geldt dat niet voor mensen die slecht te been zijn, zij kunnen het openbaar vervoer nemen.*

*(Opmerkingen van mevrouw Delforge en de heer Handichi)*

*Mevrouw Delforge en mijnheer Handichi, de bewering dat er geen openbaar vervoer meer is in het stadscentrum is compleet belachelijk. Er zijn bussen, ondergrondse trams en metro's. U vergeet te zeggen dat er in Bordeaux en andere steden geen openbaar vervoer was toen de voetgangerszone werd ingevoerd, in tegenstelling tot bij ons.*

*Er zijn twee soorten mensen: mensen die alleen oplossingen zien en mensen die alleen problemen zien. Brussel-Stad hebben het lef gehad om een dergelijke beslissing te nemen. Wij moeten dat moment aangrijpen om een project uit te werken. Er zullen onvermijdelijk problemen opduiken, maar die zullen we oplossen.*

*Als het van mevrouw Delforge en mevrouw Nagy zou afhangen, zouden we nog vijftien jaar over een voetgangerszone kunnen praten zonder dat die er ooit komt.*

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik herinner eraan dat we geprobeerd hebben om die voetgangerszone al in 2006 op kleinere schaal in te voeren en dat de PS, waarmee sp.a samen op de lijst staat, dat heeft tegengehouden. U gaat echt wel kort door de bocht.

*(Rumoer)*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ik heb een verkiezingspamflet van 2006 teruggevonden waarin de heer De Lille en ikzelf pleiten voor parkings in het stadscentrum om een voetgangerszone mogelijk te maken.*

*(Vrolijkheid)*

voiture. Il faut leur dire que la marche et le vélo sont plus rapides et bons pour la santé.

*(Remarques de M. Handichi, M. Maingain et Mme Delforge)*

In fine, la zone piétonne est une mesure de qualité de vie, une mesure de santé. Il faut oser dire au citoyen d'effectuer ses déplacements courts à pied ou à vélo. Je ne vise évidemment pas les personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, celles-là peuvent prendre les transports en commun.

*(Remarques de Mme Delforge et M. Handichi)*

Mme Delforge et M. Handichi, vous vous ridiculisez en prétendant qu'il n'y a plus de transports en commun dans le centre-ville. Nous avons des bus, des trams en sous-sol et des métros. Vous oubliez de dire que lorsque Bordeaux et d'autres villes ont créé leur piétonnier, elles ne possédaient pas de transports en commun, contrairement à nous.

Il existe deux types de personnes : celles qui ne voient que des solutions et celles qui ne voient que des problèmes. Le bourgmestre et la Ville ont eu le courage de prendre une telle décision. Il faut être capable de saisir le moment pour réaliser un projet. Des problèmes surgiront inmanquablement, mais ils seront résolus.

À écouter Mme Delforge et Mme Nagy, nous serions encore à parler d'un piétonnier dans quinze ans, mais rien n'aurait été fait !

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).**- *Je rappelle que nous avons déjà tenté d'instaurer ce piétonnier à plus petite échelle en 2006 et que le PS, qui faisait liste commune avec le sp.a, s'y était opposé.*

*(Rumeurs)*

**M. Pascal Smet, ministre.**- J'ai retrouvé un dépliant électoral de 2006 avec M. De Lille et moi-même, dans lequel nous plaidons pour des parkings dans le centre-ville afin de favoriser la piétonnisation.

*(Sourires)*

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Dit is een persoonlijk feit.

Laat uw flyer zien, ik ben niet te beroerd om toe te geven dat men soms door zijn fouten in te zien tot een conclusie kan komen door voortschrijdend inzicht. Bij de sp.a kan dit wel vijftien jaar duren.

(Rumoer)

**De voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- U hebt op een paar van mijn vragen niet helemaal geantwoord. U zegt dat Brussel Mobiliteit een evaluatie heeft gemaakt via het Mustiprogramma. Kunnen we daar een kopie van krijgen?

U hebt gezwogen over de gemeenten die rond de Vijfhoek liggen. De voetgangerszone heeft ook een impact op de circulatie op hun wegen. We hebben daarover vandaag niets gehoord. Mag ik uit uw stilzwijgen afleiden dat u met die gemeenten geen contact hebt?

**De heer Pascal Smet, minister.**- We hebben alleen gekeken naar de gewestwegen.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Het was misschien nuttig geweest om de gemeenten erbij te betrekken, zeker die gemeenten die door de toegangswegen veel verkeer te slikken krijgen.

Zijn alle verkeerslichten op de Kleine Ring aangesloten op de nieuwe computer met de verkeersregelaars?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat moet nog gebeuren. Het programma loopt, maar is nog niet af.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Het zal dus nog een tijdje duren, voordat er aan de doorstroming wordt gewerkt.

Heb ik goed begrepen dat er geen studie is over de impact op het openbaar vervoer en dat u gewoon een lichte stijging van het gebruik ervan verwacht? Dat kan uiteraard iedereen verwachten. Zult u de impact pas nadien bestuderen? Is dat geen gemiste kans? Het is te verwachten dat er een impact zal

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).**- *C'est un fait personnel.*

*Montrez-moi votre dépliant. Je n'ai aucun mal à reconnaître que c'est en analysant ses erreurs que l'on peut opérer ensuite des choix différents. Au sp.a, cela peut prendre quinze ans.*

(Rumeurs)

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

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Vous n'avez absolument pas répondu à certaines de mes questions. Vous dites que Bruxelles Mobilité a réalisé une évaluation en utilisant le programme Musti. Pouvons-nous en recevoir une copie ?*

*Vous ne dites mot sur les communes situées en périphérie du Pentagone. Le piétonnier affecte également la circulation sur leurs voiries. Dois-je déduire de votre silence que vous n'avez pas de contacts avec les communes concernées ?*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Nous nous sommes limités aux voiries régionales.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Il aurait peut-être été utile d'associer les communes, surtout celles exposées au trafic important généré par les voies d'accès.*

*Tous les feux de signalisation de la Petite ceinture sont-ils reliés au nouveau système informatique et aux régulateurs de trafic ?*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *La programmation n'est pas terminée.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *La fluidité du trafic n'est donc pas pour demain.*

*Si j'ai bien compris, il n'existe encore aucune étude analysant l'impact du piétonnier sur les transports publics et vous n'escomptez qu'une légère hausse de leur utilisation. N'évaluez-vous cet impact et d'autres effets qu'a posteriori ?*

zijn. Ik neem heel vaak tramlijn 3 en 4. Het is daar vaak al heel druk.

Voor heel wat zaken gaat u pas achteraf de impact nagaan. U gaat dus voor chaos en evalueert achteraf. De mensen moeten zich maar aanpassen. Als ze in de file staan op de grote centrale lanen, is dat hun probleem. Vandaag was het chaos.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik heb het woord chaos nooit gebruikt.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik zeg dat het vandaag chaos was. U zegt dat de grote assen daarvoor dienen. U zult nog heel veel werk hebben aan de doorstroming, zolang de verkeerslichten niet aangesloten zijn op de nieuwe computer.

U verwacht een lichte stijging van het gebruik van het openbaar vervoer. Het is een gemiste kans dat u daar niet op heeft ingezet en dat u dat pas achteraf zult doen. Op welke termijn ziet u dat? Het kan toch niet de bedoeling zijn dat u mensen wegpest en niet meer naar Brussel laat komen. U moet een verandering teweegbrengen, zodat mensen het openbaar vervoer nemen, maar het is ook niet echt bevorderlijk als we allemaal als sardines in een tram moeten zitten.

Ik roep u toch op om hier werk van te maken en te werken aan de doorstroming, het openbaar vervoer en de overstapparkings. U mag dit zeker niet op de lange baan schuiven, zodat er toch nog mensen naar Brussel wensen te komen en dit een aangename stad is. Niet alleen voor de Brusselaars die hier wonen, maar ook voor de bezoekers, voor de leefbaarheid van de stad, voor de mensen die hier komen werken, voor de rijkdom van het gewest.

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).**- *Wanneer iemand het niet met u eens is, hebt u de neiging om die persoon belachelijk te maken en in een hokje te stoppen.*

*Het is mij evenwel niet ontgaan dat u een aantal van mijn vragen niet hebt beantwoord, omdat er duidelijk geen antwoord is. Zal bijvoorbeeld de luchtkwaliteit op de miniring worden gemeten?*

*Les gens n'ont donc qu'à s'adapter. Aujourd'hui, c'était le chaos.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Je n'ai jamais utilisé le mot "chaos".*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Je dis que c'était le chaos aujourd'hui. Dans quel délai prévoyez-vous une évaluation ? L'objectif n'est tout de même pas de dissuader les gens de se rendre à Bruxelles.*

*Vous devez faire en sorte que les gens optent pour les transports en commun, mais également élargir l'offre en conséquence.*

*Je vous appelle à agir et à œuvrer rapidement à la fluidité, aux transports publics et aux parkings de dissuasion afin que Bruxelles demeure une ville agréable pour les Bruxellois, mais également pour les navetteurs et visiteurs.*

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je sais que quand on n'est pas d'accord avec vous, vous avez l'habitude de railler les gens et de les placer tout de suite dans des cases.

Mais il ne m'a pas échappé que vous n'avez pas répondu à toute une série de questions bien précises que je vous ai posées, parce que manifestement il n'y a pas de réponses. Je ne sais



**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Dat valt niet onder mijn bevoegdheid.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Worden er extra bussen ingezet?*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik heb geantwoord dat er tien extra bussen zullen komen.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Hoe zit het met de evaluatie van de reistijd?*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik heb gezegd dat de MIVB alles automatisch zal registreren. Dat gebeurt trouwens al.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Hoeveel zal dit alles de MIVB kosten?*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Wij zijn voorstanders van de voetgangerszone en zijn dat altijd geweest. U zegt dat die er nooit zou zijn gekomen met Ecolo. Dat klopt niet. Wij stellen gewoon andere maatregelen voor om ervoor te zorgen dat de mensen op een andere manier dan met de wagen naar het centrum komen. Het is hoog tijd dat de mensen die de beslissingen nemen inzake openbaar vervoer, dat ook zelf elke dag beginnen te gebruiken!*

*U zegt dat 200 of 300 meter stappen goed is voor de gezondheid. Ik loop waarschijnlijk sneller en langer dan u, en toch neem ik het openbaar vervoer.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik ook.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik neem niet enkel het openbaar vervoer wanneer mij dat goed uitkomt of om naar het stadscentrum te komen. Ik neem het openbaar vervoer ook om boodschappen te doen of mijn kinderen naar school te brengen. Ik weet dus wat het is om 300 meter te moeten stappen naar een*

*toujours pas si on va mesurer la qualité de l'air sur le "miniring", là où des gens habitent.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Ce n'est pas de ma compétence.*

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- *Je ne sais toujours pas si plus de bus seront mis en circulation.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *J'ai répondu : dix.*

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- *Je ne sais toujours pas si l'on évalue les temps de parcours.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *J'ai dit que la STIB va tout enregistrer automatiquement. Elle le fait déjà.*

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- *Je ne sais pas quel est le coût de tout cela pour la STIB.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Je ne le connais pas.*

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- *Nous sommes favorables au piétonnier et nous l'avons toujours été. Vous dites qu'avec Ecolo, il n'y en aurait jamais eu : c'est faux. Nous proposons toute une série de dispositifs différents pour que les gens viennent autrement qu'en voiture. Il est vraiment grand temps que les gens qui prennent des décisions en matière de transports publics les utilisent aussi au quotidien !*

*Vous dites que marcher 200 ou 300 mètres, c'est bon pour la santé. Je cours probablement plus vite et plus longtemps que vous. Mais je prends les transports publics.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Moi aussi.*

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- *Oui, mais moi, je ne les prends pas juste quand cela m'arrange. Je les prends régulièrement, aussi pour faire mes courses, aussi avec des enfants, et pas seulement pour les grosses destinations centrales. Je vais dans différents coins de Bruxelles. Je sais ce que c'est de devoir faire 300 mètres, en montée en plus, avec*

*halte of om over te stappen. Als je alleen bent, is dat nog haalbaar, maar met jonge kinderen is het al een heel ander verhaal. Ook voor personen die slecht te been zijn, is het belangrijk dat het openbaar vervoer hen zo dicht mogelijk bij hun bestemming brengt.*

*U mag er niet van uit gaan dat iedereen zonder probleem 300 meter bergop kan stappen. Het openbaar vervoer moet voor iedereen toegankelijk zijn. Als wij minder auto's willen, moeten we alternatieven aanbieden. Het is niet door het aantal overstappen te vermeerderen dat we mensen zullen overtuigen om het openbaar vervoer te nemen.*

*Wie fit en gezond is, kan natuurlijk stappen of fietsen, maar u vergeet een heleboel mensen. Wij zijn voorstander van een voetgangerszone, zover die bereikbaar is met het openbaar vervoer. Als je meer tijd nodig hebt om in het stadscentrum te geraken dan om je boodschappen te doen aan de andere kant van de Ring, met de auto, klopt er iets niet.*

*Je kan nog altijd een taxi bellen om naar de voetgangerszone te gaan, maar met de bus wordt dat onmogelijk! Dat is waarom wij voorstellen doen.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik heb nog geen enkel voorstel van Ecolo gehoord. Ik hoor u alleen maar kritiek geven. Waarom hebt u*

des sacs de courses, ou en courant après des correspondances, ou après avoir dû marcher déjà assez longtemps pour trouver un premier mode de transport.

Seule, c'est possible. Avec des enfants en bas âge, ce l'est déjà moins. Mais je peux aussi me mettre dans la peau de quelqu'un d'un peu moins mobile, d'un peu moins valide : par exemple, les personnes à mobilité réduite (PMR) tout à fait dépendantes, qui doivent commander un minibus de la STIB au moins 24 heures à l'avance, ou les personnes plus âgées, moins valides, celles qui ont une jambe cassée ou tout autre problème de santé. Ces personnes ont besoin de transports publics qui les amènent à proximité de leur destination.

Vous ne pouvez pas faire comme si tout le monde pouvait grimper 300 mètres sans problème. Ce n'est pas vrai. La différence entre la voiture et le transport public, c'est que l'une est privée et que l'autre est un service public normalement accessible à tous. Quand on dit qu'on veut moins de voitures, qu'on veut que les Bruxellois s'en passent car le taux de motorisation dans notre Région est plus élevé que dans n'importe quelle ville comparable, il faut proposer des alternatives. Ce n'est pas en multipliant les correspondances et les ruptures de charge, ce n'est pas en multipliant les trajets piétons, en plus du trajet en transport public, qu'on va y parvenir.

On peut se moquer et dire que c'est bon pour la santé, qu'il suffit d'utiliser le vélo ou de marcher 300 mètres de plus. Cet argument est valable pour vous ou pour moi, mais pas pour tout le monde. C'est un peu léger comme réflexion. Nous ne condamnons pas le piétonnier. Depuis le début, nous sommes en faveur d'un piétonnier, mais pour un piétonnier accessible en transport public. Quand il faut plus de temps pour rejoindre le centre-ville en transport public que pour aller faire ses courses au-delà du ring, en voiture de surcroît, cela ne va pas !

Nous faisons des propositions. On peut toujours utiliser le taxi pour aller dans le piétonnier, mais en bus, il n'y a pas moyen !

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Lesquelles ? Je n'ai jamais entendu une proposition d'Ecolo. Je vous entends toujours soulever des problèmes. Pourquoi*

*niets gedaan toen u nog in de regering zat?*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- Omdat de PS tegenwerkte. Wij hebben een harde strijd moeten voeren om de bussen in de Schildknaapstraat tegen de rijrichting in te laten rijden. Dat was toen heel vernieuwend. Overigens stellen we wel degelijk maatregelen voor. Wanneer wij u vandaag vragen waarom het niet mogelijk is om eindhaltes in de voetgangerszones te behouden, is dat toch een suggestie om daar werk van te maken? Wie vaak het openbaar vervoer neemt, weet hoe belangrijk het is om op bepaalde plaatsen twee tot drie lijnen te kunnen nemen en die keuze te kunnen aanpassen op basis van de verkeersdrukte.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- Er worden vijf eindhaltes aan het De Brouckèreplein behouden. We hebben er maar drie verplaatst.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- U wilt niet luisteren en bespot gewoon iedereen die het niet met u eens is.

*Mijn voorstel is om het openbaar vervoer zo dicht mogelijk bij de voetgangerszone te brengen en de eindhaltes enkel aan het einde van de lijnen te plaatsen. Daarvoor moet je wel een aantal taboes laten varen.*

*Ik zal een schriftelijke vraag indienen over de kostprijs van de invoering van de voetgangerszone voor de MIVB.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

ne pas avoir agi lorsque vous siégiez dans le gouvernement ?

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Parce que le PS n'y était pas favorable. Les écologistes ont déjà dû se battre pour avoir les bus en contresens rue de l'Écuyer. Vous n'étiez pas là évidemment. C'était novateur à l'époque. Maintenant, on travaille sur aujourd'hui. Que se passe-t-il ? Quelles sont les propositions ? Quand on vous demande pourquoi on fait un tabou des terminus dans la zone piétonne, n'est-ce pas une proposition que de suggérer leur maintien dans cette zone pendant que vous dites qu'il faut les disperser ? Il faut de temps en temps utiliser les transports en commun pour comprendre l'importance de points où l'on peut emprunter deux ou trois lignes, car cela permet d'adapter ses choix en fonction du trafic.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Cinq terminus sont maintenus à la place De Brouckère. On en a déplacé trois !

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Vous ne voulez pas entendre. Vous caricaturez les autres dès qu'ils ne sont pas d'accord avec vous.

Vous voulez des propositions, je vous les donne : rapprocher le plus possible les transports publics du piétonnier et ne pas placer les terminus ailleurs qu'en bout de ligne. Bien entendu, ces mesures exigent que l'on abandonne une série de tabous.

Je déposerai une question écrite sur les coûts générés pour la STIB.

*- Les incidents sont clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
MARC-JEAN GHYSSELS**

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

**betreffende de website en de applicatie Fix  
My Street.**

**De voorzitter.**- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
ANNEMIE MAES**

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

**EN AAN MEVROUW CÉLINE  
FREMAULT, MINISTER VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET  
HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT,  
LEEFMILIEU EN ENERGIE,**

**betreffende "de perkjes van rijbomen aan  
gewestwegen".**

**De voorzitter.**- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van minister Pascal Smet, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
CÉLINE DELFORGE**

**QUESTION ORALE DE M. MARC-JEAN  
GHYSSELS**

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

**concernant "le site web et l'application Fix  
My Street".**

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

**QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE  
MAES**

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

**ET À MME CÉLINE FREMAULT,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT,  
DE LA QUALITÉ DE VIE, DE  
L'ENVIRONNEMENT ET DE  
L'ÉNERGIE,**

**concernant "les pieds des arbres  
d'alignement le long des voiries régionales".**

**M. le président.**- À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre Pascal Smet, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE  
DELFORGE**

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

**betreffende "de verbazingwekkende cijfers van de MIVB over de toegankelijkheid van haar net voor de personen met beperkte mobiliteit (PBM's)".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Iedereen is het erover eens dat het MIVB-net toegankelijk moet zijn voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM's). Het is dan ook vreemd dat de cijfers daarover in het jaarverslag 2014 van de MIVB niets te maken hebben met de werkelijkheid.*

*Volgens het verslag is 100% van de metro's, 55,4% van de trams en 83,3% van de bussen toegankelijk voor PBM's. Nochtans vormt de ruimte tussen metroperrons en -stellen in sommige stations een probleem en zit het hellende vlak in een aantal stellen vast. Daaruit blijkt dat de 100% toegankelijkheid van metrostellen alvast niet klopt.*

*Ook bij de bus is het merendeel van de hellende vlakken buiten gebruik! Ik zag net mensen die hier voor het parlement een rolstoelgebruiker uit bus 95 hielpen.*

*De lijst met feiten die de cijfers tegenspreken is lang en zou hoogst vermakelijk zijn als ze geen dramatische realiteit aan het licht bracht. Helaas moeten we ons afvragen of de absurde cijfers aan onverschilligheid of onbekwaamheid te wijten zijn.*

*Een jaarverslag is geen marketinginstrument. Het is een middel om het geleverde werk te controleren en een evaluatie-instrument om toekomstige keuzes op te baseren. Door de realiteit op te smukken, maken we het onszelf onmogelijk om ze te verbeteren en verliezen we een stuk geloofwaardigheid. Als dezelfde nauwgezetheid van toepassing was bij de andere hoofdstukken van het verslag, moeten we ons zorgen maken.*

*Hoe komt het dat zulke uit de lucht gegrepen cijfers*

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

**concernant "les chiffres étonnants publiés par la STIB au sujet de l'accessibilité de son réseau aux personnes à mobilité réduite (PMR)".**

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- La question de l'accessibilité du réseau de la STIB pour les personnes à mobilité réduite (PMR) a déjà été évoquée et l'unanimité se fait autour de son importance. Il est donc particulièrement étonnant de découvrir, dans le rapport d'activité de la STIB pour l'année 2014, des chiffres d'accessibilité du réseau pour les PMR en total décalage avec la réalité.

En effet, à en croire le rapport annuel, 100% des métros, 55,4% des trams et 83,3% des bus sont accessibles aux PMR, ainsi que 39 stations de métro. Il suffit de savoir que l'espace entre les quais du métro et les rames, dans certaines stations, est problématique ou que les rampes d'accès pour chaises roulantes dont sont équipées certaines rames sont bloquées pour se rendre compte que le chiffre de 100% d'accessibilité au métro est faux.

De même pour le mode bus, la plupart des rampes ne fonctionnent tout simplement pas ! J'ai vu des personnes en train d'aider un usager en chaise roulante à descendre d'un bus 95 stationné juste devant notre parlement.

La liste des faits contredisant les chiffres avancés est encore longue et serait désopilante à égrener si la réalité qu'ils décrivent n'était pas aussi dramatique pour la vie quotidienne des PMR. Malheureusement, on se demande surtout si ces chiffres absurdes traduisent un désintérêt pour la question dont ils traitent ou une incompétence à la traiter sérieusement.

Un rapport annuel n'est pas un outil de marketing. Son intérêt est, au contraire, certes d'offrir un moyen de contrôle du travail effectué, mais encore

*in het jaarverslag van de MIVB beland zijn? Worden ze niet getoetst?*

*Waarom is er geen spoor te vinden van de uitgebreide tekortkomingen van het materieel dat PBM's toegang moet verschaffen tot het openbaar vervoer?*

*Bestaat er een controleprocedure om na te gaan of dat materieel bedrijfsklaar is?*

**De voorzitter.** - De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Onder een toegankelijk voertuig begrijpt de MIVB dat je er met een rolstoel in terechtkunt. Zoals uit het jaarverslag 2014 blijkt, is een groot deel van het voertuigenpark aangepast voor het vervoer van PBM's. Het Brussels Gewest heeft 39 metro- en premetrostations zo uitgerust dat PBM's naar de perrons kunnen.*

*Net om beter te beantwoorden aan de ervaringen van de gebruikers, heeft de MIVB wat ze het aantal toegankelijke stations noemde, vervangen door het aantal stations met een lift. Stations met een lift, maar waar je toch niet zomaar op de perrons kunt, worden niet meer meegeteld als toegankelijke stations.*

*Het zijn geen willekeurige cijfers. De MIVB bevestigt dat ze kloppen en gecontroleerd werden door de betrokken diensten.*

*Het jaarverslag van de MIVB houdt rekening met essentiële indicatoren die door het bedrijf gebruikt worden, zonder details te geven. Elke business unit past interne procedures toe bij het onderhoud van materieel.*

*De goede werking van hellende vlakken voor PBM's in bussen wordt om de 15.000 km*

plus d'être un outil d'évaluation permettant d'établir ce qui nécessite une attention particulière dans les décisions et choix à venir. En enjolivant la réalité, on se prive tout à la fois de l'améliorer et on perd en crédibilité. Car si la même rigueur est appliquée à d'autres chapitres du rapport, il y a de quoi s'inquiéter.

Comment des chiffres aussi fantaisistes en regard de la réalité se retrouvent-ils dans le rapport annuel de la STIB ? N'y a-t-il aucune procédure de vérification de ceux-ci ?

Pourquoi n'y a-t-il pas trace, dans le rapport, des défaillances substantielles du matériel d'accessibilité pour les PMR ?

Existe-t-il une procédure de contrôle de l'état de fonctionnement des équipements à destination des PMR ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Par véhicule accessible, la STIB entend le fait qu'une personne peut être installée à son bord en fauteuil roulant. Comme indiqué dans le rapport annuel 2014, la STIB offre effectivement un parc de véhicules dont une large proportion est adaptée au transport de personnes à mobilité réduite (PMR). La Région bruxelloise a bien équipé 39 stations de métro et prémétro de manière à ce que les PMR puissent atteindre les quais.

C'est précisément pour être plus en phase avec la réalité vécue par ses clients que, cette année, la STIB a modifié ce qu'elle appelait le nombre de stations accessibles en nombre de stations équipées d'un ascenseur. Ainsi, la STIB ne comptabilise pas les stations qui comptent un ou plusieurs ascenseurs, mais où il n'est pas totalement possible de relier la surface et les quais.

Les chiffres ne sont pas donnés au hasard. La STIB affirme qu'ils sont corrects et qu'ils ont été vérifiés par les services concernés.

J'en viens à l'absence de mention de défaillance de matériels dans le rapport annuel. Le rapport d'activité de la STIB tient compte des indicateurs essentiels utilisés par l'entreprise, sans tout détailler. Chaque 'business unit' applique des

*gecontroleerd, tijdens het periodieke onderhoud. In trams is dat om de 25.000 km. In de metro gebeurt dat bij elk gebruik.*

*We zoeken samen met PBM-verenigingen en de MIVB een oplossing voor de toegankelijkheid tot de perrons en de aanpassing van de hellende vlakken.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Uw antwoord is nogal theoretisch. In werkelijkheid is het merendeel van de hellende vlakken in bussen buiten dienst. Als een rolstoelgebruiker op de knop drukt om het hellend vlak te laten uitklappen, gebeurt er niets.*

*Enkele dagen geleden zag ik oudere dames een rolstoelgebruiker uit de bus helpen! Het is jammer dat er cijfers in het verslag staan die niet overeenstemmen met de realiteit.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de illegale reclameposters op de bushokjes van de MIVB".**

procédures internes adaptées à la maintenance des équipements utilisés.

Dans les bus, la vérification du bon fonctionnement des plates-formes pour PMR et leur entretien périodique sont prévus lors de l'entretien périodique qui a lieu tous les 15.000 kilomètres, soit tous les quatre mois environ. Dans les trams, les installations sont contrôlées tous les 25.000 kilomètres. Dans le métro, il s'agit d'une planche placée à la demande entre le quai et la rame. Le bon état de cette dernière est vérifié à chaque utilisation.

Avec les associations de PMR et la STIB, nous cherchons une solution aux problèmes d'accessibilité aux quais et d'adaptation des plates-formes. Un dialogue constructif, que j'ai instauré, est en cours.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Votre réponse se cantonne fort à la théorie. Dans la réalité, la plupart des rampes d'accès des bus - même neufs - ne fonctionnent pas. Quand une personne en chaise roulante appuie sur le bouton PMR pour déployer la rampe, ça ne fonctionne pas. Les témoignages abondent en ce sens.

L'autre jour, j'ai ainsi vu des vieilles dames aider une personne en chaise roulante à descendre du bus ! Il est regrettable de comptabiliser dans les chiffres ce qui ne correspond pas à la réalité.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "l'affichage publicitaire illégal sur les abribus gérés par la STIB".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- Voortaan beheert de MIVB, en niet langer de gemeenten, een reeks bushokjes. Strategisch gelegen bushokjes worden vaak volledig met reclame bedekt. Soms worden er zelfs geluidseffecten gebruikt, wat bijzonder storend is voor de omwonenden.

*Onlangs heeft de gemeente Elsene een proces-verbaal opgesteld, omdat het bushokje aan het Fernand Cocqplein volledig werd ingepakt, wat niet alleen in strijd is met de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV), maar ook met de reclamevoorschriften in de beschermingszone van een beschermd gebouw, namelijk het gemeentehuis. Dergelijke situaties komen vrij vaak voor, denk maar aan de bushokjes aan het Louizaplein. Naast de juridische aspecten is het ook belangrijk om het comfort voor de reizigers voor ogen te houden.*

*Op welke manier controleert de MIVB of het reclamebedrijf de regelgeving naleeft?*

*Ontvangt de MIVB extra inkomsten als de reclame groter is dan de gebruikelijke ruimte of agressieve visuele of geluidseffecten omvat?*

*Welke regels legt de MIVB op om het comfort van de reizigers te waarborgen?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- De MIVB heeft in vijf gemeenten het beheer van de bushokjes overgenomen via tijdelijke overeenkomsten. Ze heeft ook een tijdelijke overeenkomst gesloten met de oude concessiehouder van de gemeenten om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen, maar geen van die

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- La STIB gère désormais une série d'abribus en lieu et place des communes. Régulièrement, certains abris situés en des lieux stratégiquement intéressants pour les annonceurs commerciaux sont entièrement recouverts de panneaux publicitaires. Il est également arrivé que des dispositifs sonores, parfois dérangeants pour les riverains de l'abri, soient ajoutés pour certaines campagnes. Je me souviens d'une publicité à l'arrêt du Sablon pour une télévision qui fonctionnait à grand volume.

Récemment, la commune d'Ixelles a dressé procès-verbal pour non-respect des dispositions légales à la suite de l'emballage complet de l'abri de la place Fernand Cocq, ce qui contrevient non seulement à l'article 25 du Titre VI du Règlement régional d'urbanisme (RRU) mais également aux règles relatives à la publicité dans la zone de protection d'un bâtiment classé, en l'occurrence la maison communale. Ce type de situation n'est pas rare, il suffit de penser aux abris du rond-point Louise pour s'en convaincre. Outre les aspects légaux, la question du confort des usagers mérite également une attention, que le dispositif soit invasif par sa surface ou sa technique.

Quelles procédures de vérification du respect des règles par son opérateur publicitaire la STIB met-elle en œuvre ?

La STIB touche-t-elle des recettes supplémentaires, comme plus que probablement l'opérateur publicitaire, lorsque les dispositifs sortent de la surface habituelle ou incluent des dispositifs sonores ou visuels agressifs ?

Quelles règles la STIB impose-t-elle afin de préserver le confort de ses usagers ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La STIB a repris la gestion des abris de cinq communes au travers de conventions transitoires. Ces conventions ne prévoient rien de spécifique en ce qui concerne les campagnes publicitaires exceptionnelles.

La STIB a également conclu un contrat transitoire



*overeenkomsten bevat specifieke bepalingen met betrekking tot uitzonderlijke reclamecampagnes. Het is aan de concessiehouder om na te gaan of de reclame in overeenstemming is met de stedenbouwkundige regels.*

*De naleving van de stedenbouwkundige regelgeving valt onder de controlebevoegdheid van de gemeentelijke en gewestelijke inspectiediensten.*

*De MIVB legt de concessiehouders de verplichting op om het stadsmeubilair te onderhouden, de nodige herstellingswerken uit te voeren en desnoods het meubilair te vervangen. De bushokjes moeten binnen tien dagen na de vaststelling van de schade worden hersteld.*

*Als er glasbreuk, een risico op instorting of enig ander gevaar voor de reizigers wordt vastgesteld tussen 7u en 18u, moeten binnen drie uur de nodige beveiligingsmaatregelen worden genomen. Wanneer de schade wordt vastgesteld tussen 18u en 7u, moeten de maatregelen voor 10u 's ochtends van de volgende dag worden genomen.*

*Om de veiligheid en het comfort van de reizigers te waarborgen, controleren de medewerkers van de MIVB geregeld de staat van de bushokjes. Zij delen eventuele problemen mee aan de concessiehouders en zien erop toe dat de problemen binnen de voorgeschreven termijnen worden opgelost.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *De helft van uw antwoord heeft betrekking op een vraag die ik niet heb gesteld. U zegt dat de*

avec l'ancien opérateur de ces communes, qui assure la continuité des services offerts par les anciens contrats entre cet opérateur et ces communes. Ce contrat ne prévoit rien de spécifique en ce qui concerne les campagnes publicitaires exceptionnelles. Il est de la seule responsabilité de l'opérateur de vérifier si les campagnes publicitaires qu'il organise respectent la réglementation urbanistique, en l'occurrence l'article 25 du titre VI du Règlement régional d'urbanisme (RRU).

En ce qui concerne le respect de la réglementation urbanistique, cela ressort des compétences de contrôle des autorités habilitées à rechercher les infractions urbanistiques, à savoir les agents des communes et de la Région.

La STIB impose aux concessionnaires la garde du mobilier urbain. Cela signifie que le concessionnaire doit entretenir l'abri, y faire les réparations nécessaires et le remplacer le cas échéant. Ces réparations doivent avoir lieu le plus rapidement possible après la constatation du dommage par le concessionnaire ou sa notification par la STIB, au plus tard dans les dix jours ouvrables.

Entre 07h00 et 18h00, en cas de bris de vitre, de risque d'effondrement ou de toute autre situation de danger pour les utilisateurs, les mesures de sécurisation seront prises dans les trois heures qui suivent la constatation des faits ou leur notification par la STIB. Pour les constats ayant lieu entre 18h00 et 07h00, des dispositions sont prises pour une intervention dans les trois premières heures de la reprise de l'activité, c'est-à-dire avant 10h00 le matin suivant, sauf cas d'extrême urgence.

La STIB veille au respect de la sécurité et du confort de ses usagers et contrôle l'état des abris par l'intermédiaire de ses agents de terrain. Elle signifie périodiquement aux concessionnaires les avaries constatées et s'assure de leur prise en charge dans les délais prescrits.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je remercie le ministre d'avoir consacré la moitié de sa réponse à une question que je n'ai pas posée. On est dans

*concessiehouder zelf moet nagaan of de reclame aan de wettelijke voorschriften beantwoordt. Zelfcontrole heeft zijn grenzen. U maakt er zich bovendien wat gemakkelijk van af door te antwoorden dat de gemeenten hun reeds beperkt personeel maar moeten inzetten om de reclame op de bushokjes te controleren.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE**

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

**betreffende "de Demolition party van het Reyersviaduct".**

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Wie organiseert en financiert de Demolition party van het Reyersviaduct? Beliris of Brussel Mobiliteit of beide?

Aangezien er sprake is van een kostprijs van 120.000 euro, zou dit via een overheidsopdracht moeten gebeuren. Worden de kosten op het budget voor de communicatie dan wel op dat voor de afbraak ingeschreven? Klopt het bedrag van 120.000 euro überhaupt?

Heeft het feest een louter symbolische boodschap? Wat gebeurt er precies? Tot hoeveel personen richt het feest zich?

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- De afbraak van het Reyersviaduct is niet alleen een budgettaire keuze. Ze sluit ook aan bij de filosofie van de Brusselse gewestregering om de kwaliteit van de

l'autocontrôle, l'autorégulation. J'ai beaucoup de mal à croire qu'un opérateur publicitaire va s'imposer des contraintes. L'autorégulation a ses limites. Franchement, me répondre que les communes n'ont qu'à charger leur personnel déjà réduit en matière de contrôle d'urbanisme de surveiller le respect de la réglementation des abribus, je trouve cela très léger. Ce n'est vraiment pas agréable pour les usagers.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE**

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

**concernant "la demolition party au viaduc Reyers".**

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

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).**- *Qui organise et finance la 'demolition party' au viaduc Reyers ? Beliris, Bruxelles Mobilité ou les deux ?*

*Dans la mesure où il est question d'un coût de 120.000 euros, il devrait y avoir un marché public. Ce coût est-il inscrit sur le budget de la communication ou de la démolition ? Le montant de 120.000 euros est-il exact ?*

*La fête est-elle purement symbolique ? Qu'est-ce qui est prévu ? À combien de personnes s'adresse-t-elle ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *La démolition du viaduc Reyers est plus qu'un choix financier. Elle s'inscrit dans la volonté d'amélioration de l'espace public du gouvernement*

publieke ruimte te verhogen. Met die kwaliteitsvolle stedenbouwkundige ingreep willen wij de leefbaarheid verbeteren van de buurt, die wij willen teruggeven aan de bewoners.

De afbraak gaat gepaard met ingrijpende werkzaamheden, die enorme hinder veroorzaken voor de buurtbewoners. Daarom zijn er participatiemomenten met informatievergaderingen. Voorts zullen wij voor het eerst in Brussel ook een Demolition party organiseren. We zullen er de buurtbewoners niet alleen toelichting geven over het verloop van de werkzaamheden, maar hun ook een wijkfeest aanbieden om de verdwijning van een monsterachtige infrastructuur te vieren.

Voor alle communicatie in verband met de afbraak van de Reyersviaduct is een bedrag van 120.000 euro ingeschreven in programma 17 van de begroting 2015 op een basisallocatie. Dat stemt overeen met 1% van de totale kostprijs van de afbraak. Het feest zal dus geen 120.000 euro kosten.

Voor de organisatie van het evenement doen we een beroep op een communicatiebureau, waarmee we al een raamcontract hebben. Binnenkort krijgen we zicht op de data en dan zullen we alle informatie over de Demolition party kunnen geven.

Als er vijf personen naar het feest komen, ben ik al tevreden.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Als u een duizendtal mensen voor ogen hebt, maar er komen er tienduizend opdagen, hebt u een probleem. Ik veronderstel dat het aantal mensen een impact heeft op de kosten van de organisatie. U zegt dat het evenement minder dan 120.000 euro zal kosten, maar hoeveel dan precies?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik zal de afrekening maken.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- U kunt toch niet zeggen dat u een feestje hebt besteld in het kader van een raamcontract en dat u wel zult zien hoeveel het zal kosten. U weet toch wat u hebt toegezegd?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het zal zeker geen 120.000 euro kosten. Wij mikken eerder rond de helft van dat bedrag.

*régional bruxellois et vise à rendre le quartier aux habitants.*

*La démolition s'accompagne d'un chantier de grande ampleur, qui engendrera d'énormes nuisances pour les riverains. C'est pourquoi des réunions d'information sont prévues. La 'demolition party' se veut à la fois une fête de quartier pour les riverains et l'occasion de dispenser des informations sur le déroulement des travaux.*

*Un montant de 120.000 euros a été inscrit dans le programme 17 du budget 2015 sur l'allocation de base pour l'ensemble de la communication ayant trait à la démolition du viaduc Reyers, ce qui correspond à 1% du coût total de la démolition. La fête ne coûtera donc pas 120.000 euros.*

*Pour l'organisation de l'événement, nous faisons appel à un bureau de communication avec lequel nous avons un contrat-cadre. Dès que nous en disposerons, nous vous donnerons toutes les informations relatives à la 'demolition party'.*

*Si cinq personnes y assistent, je serai déjà content.*

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).**- *Si vous visez un millier de personnes, mais qu'il y en a dix fois plus, vous aurez un problème. Je suppose que le nombre de personnes a un impact sur le coût de l'organisation. Combien cet événement coûtera-t-il précisément ?*

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

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).**- *Ne dites pas que vous n'avez aucune idée du montant !*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Cela devrait coûter environ 60.000 euros.*

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik begrijp niet waarom u geen precies antwoord kunt geven. U hebt toch een contract?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik heb een inschatting, maar ik heb nog geen afrekening. Ik geef pas een cijfer als we de afrekening hebben ontvangen, want anders gaat u binnen twee maanden het bedrag dat ik nu geef in vraag stellen.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Als het lager ligt is, is het altijd goed. Ik wilde niets in vraag stellen. Het is goed dat dit initiatief genomen wordt. Het gebeurt op een andere manier dan wanneer men de wijk erbij probeert te betrekken. Dat is een goede zaak. Ik had liever gehad dat wat er rond het Meiserplein zal gebeuren al een wat concretere vorm had gekregen, maar ik ben absoluut niet tegen dit soort van participatieve evenementen. We moeten er wel de juiste informatie over krijgen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Natuurlijk.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik hoor u nu zeggen dat de datum van 12 juli nog niet zeker is.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat is wel zeker.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- U doet nu geheimzinnig, maar er is niets geheimzinnigs aan. U hebt de cijfers toch op voorhand vastgelegd in een contract. Waarom dan die wolligheid? Ik zou graag een precies cijfer hebben.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Omdat ik het definitieve programma nog niet gezien heb. Het programma en de inschatting volgen de komende dagen. Ik geef pas een cijfer als ik het definitieve programma en de definitieve inschatting heb. Maar ik herhaal: het zal in de grootteorde van de helft of iets meer dan de helft van 120.000 euro zijn.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Wij zijn wel al bijna 1 juli.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik weet het.

We zullen dat de volgende dagen in het oog houden.

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *Je ne comprends pas pourquoi vous ne pouvez pas donner une réponse précise, alors que vous avez un contrat-cadre.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *J'ai une estimation, mais pas encore de facture. Dès qu'elle sera en ma possession, je vous en communiquerai le montant.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *Je ne suis pas opposé à ce type d'événement participatif, mais j'aurais aimé en avoir une vision plus concrète.*

*Par ailleurs, je vous entends dire que la date du 12 juillet ne serait pas encore fixée.*

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *La fête aura bien lieu le 12 juillet ?*

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *Pourquoi faire des mystères et maintenir le flou alors que les chiffres sont fixés à l'avance dans un contrat ?*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *Parce que je n'ai pas encore pris connaissance du programme et de l'estimation définitifs, qui devraient me parvenir dans les prochains jours.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *Nous sommes presque le 1<sup>er</sup> juillet.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *Nous veillerons à vous transmettre ces chiffres dès qu'ils nous parviendront.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
BRUNO DE LILLE**

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

**betreffende "de busbestellingen bij de  
MIVB".**

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Mijnheer de minister, een openbaarvervoersnet dat aan de noden van alle Brusselaars beantwoordt en dat onze gezondheid en het milieu niet schaadt, daar kan iedereen achter staan.

Conform de beheersovereenkomst van de MIVB voor de periode 2013-2017 stapt de MIVB mee in het proces van de gewestregering om dieselmotoren op te geven, en zullen de bussen die na 1 januari 2015 geleverd worden, geen dieselbussen meer zijn. Of de nieuwe bussen op gas dan wel op andere schone energiebronnen zullen rijden, moet nog worden bestudeerd. Uit verklaringen van de MIVB-top kunnen we wel afleiden dat het gebruik van gas grote investeringen vergt en dus liever vermeden wordt. De discussie is alleszins nog niet gesloten.

In 2013 heeft de MIVB een test uitgevoerd met elektrische bussen, maar die bleek niet bevredigend. De technologische vooruitgang staat gelukkig niet stil. Elektrische en andere schone technologieën werden verbeterd en aangepast aan een stedelijke omgeving zoals die van het Brussels Gewest. Zo bestaan er nu systemen waar elektrische bussen hun batterij via het dak bij elke halte kunnen opladen, waardoor ze een zeer grote autonomie hebben. Dat was ten tijde van de test in 2013 nog niet het geval. Toen moest een bus zijn hele traject afleggen met één oplaadbeurt, wat niet evident is gelet op de Brusselse hellingen. Om het probleem te verhelpen, had men te grote batterijen

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE  
LILLE**

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

**concernant "les commandes de bus de la  
STIB".**

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *On ne peut que soutenir un réseau de transports publics qui répond aux besoins de tous les Bruxellois et qui ne nuit ni à notre santé ni à l'environnement.*

*Conformément au contrat de gestion de la STIB pour la période 2013-2017, les bus qui seront livrés après le 1<sup>er</sup> janvier 2015 ne rouleront plus au diesel. Le type de carburant propre qui sera choisi est encore à l'examen. La STIB semble exclure le gaz en raison des investissements élevés qu'il nécessite.*

*Les tests de bus électriques effectués par la STIB en 2013 n'avaient pas été satisfaisants. Les technologies propres ont heureusement évolué depuis lors, pour s'adapter à un environnement urbain comme le nôtre. Ainsi, les bus électriques peuvent recharger leurs batteries par le toit à chaque arrêt, ce qui leur confère l'autonomie dont ils manquaient à l'époque.*

*Il faut espérer que les futures commandes de bus respecteront le contrat de gestion et qu'il s'agira de bus électriques ou propres.*

*La STIB a-t-elle réalisé d'autres études à propos de l'utilisation des bus électriques et/ou propres ? Quelles en sont les conclusions ? Les expériences menées à l'étranger ont-elles été considérées ?*

*Combien de bus ont été ou doivent encore être*

moeten plaatsen.

Amsterdam heeft beslist om op heel korte termijn op een elektrisch busnet over te schakelen en zou daarbij gebruikmaken van het nieuwe systeem met regelmatig op te laden batterijen.

Brussel heeft een aantal bussen besteld in 2015. Hopelijk is er met de beheersovereenkomst rekening gehouden en gaat het om elektrische of schone bussen. We hopen hetzelfde voor andere toekomstige bestellingen.

Heeft de MIVB nog onderzoek gedaan naar het gebruik van elektrische en/of schone bussen? Wat zijn de conclusies? Wordt er ook rekening gehouden met ervaringen in het buitenland?

Hoeveel bussen werden of moeten er in 2015 nog worden besteld? Over welk type bussen gaat het?

Hoeveel bussen moeten er de komende jaren nog worden besteld? Wat is de korte, middellange en langetermijnstrategie voor de aankoop van bussen?

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Naar aanleiding van het congres en de tentoonstelling van de Union internationale des transports publics (UITP) in Milaan hebben de directeur-generaal van de MIVB en ikzelf heel duidelijk gezegd dat we voor schone lucht moeten kiezen. In de beheersovereenkomst zijn daarover een aantal bepalingen opgenomen. Op korte termijn zijn er bussen nodig om de beheersovereenkomst in de praktijk om te zetten.

U hebt aangegeven dat er zich de laatste jaren heel wat technologische ontwikkelingen hebben voorgedaan. Ik heb aan de MIVB gevraagd om op heel korte termijn een strategievoorstel uit te werken en na te gaan of er eerst nog hybride ofwel onmiddellijk elektrische bussen besteld moeten worden.

De nieuwe technologie voor elektrische bussen die u zonet vernoemde, heb ik in een andere stad al gezien. Ik weet dus dat ze bestaat. Ook in Milaan werd die technologie duidelijk gepresenteerd.

In de komende dagen en weken zullen we samen met de MIVB tot een beslissing overgaan en onze

*commandés en 2015 ? De quel type de bus s'agit-il ?*

*Combien de bus devront être commandés dans les prochaines années ? Quelle est la stratégie pour l'achat des bus à court, moyen et long terme ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *À la suite du congrès et de l'exposition de l'Union internationale des transports publics (UITP) à Milan, le directeur général de la STIB et moi-même avons clairement affirmé que nous devons opter pour la qualité de l'air. Le contrat de gestion prévoit une série de dispositions en ce sens, qui se traduiront à court terme dans la mise en service de bus propres.*

*J'ai demandé à la STIB d'élaborer une proposition de stratégie à très court terme et d'examiner s'il est envisageable de commander d'emblée des bus électriques ou s'il faut d'abord passer par des bus hybrides.*

*Nous allons préciser notre stratégie avec la STIB dans les prochaines semaines. Celle-ci privilégiera la qualité de l'air, quelle que soit l'option choisie.*

strategie bepalen. Welke optie we ook kiezen, de luchtkwaliteit zal vooropstaan.

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik had een uitgebreider antwoord verwacht, aangezien er al enige uitspraken van u in de pers waren verschenen. Zo stond er op het nieuwspitaal brusselnieuws.be dat u de beheersovereenkomst wou laten aanpassen en misschien zelfs opnieuw dieselbussen wou invoeren. Klopt die informatie of is die optie ondertussen definitief van de baan?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Voor het Busplan zijn er extra bussen nodig. In het kader van de huidige overeenkomst kunnen we nog Euro 6-dieselbussen aankopen. De vraag is binnen welke termijn er elektrische bussen kunnen worden geleverd. We onderzoeken momenteel wat de beste optie is.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik hoop in elk geval dat het geen dieselbussen meer zullen worden, want die gaan makkelijk tien jaar mee.

*(Protest van de heer Smet)*

Als we vandaag de keuze voor een schonere technologie kunnen maken, moeten we dat doen.

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "het voordeeltarief voor het parkeren op zondag in Stad Brussel".

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

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *J'attendais une réponse plus détaillée, au vu de vos propos dans la presse. L'information parue sur le site de brusselnieuws.be, selon laquelle vous voudriez adapter le contrat de gestion pour éventuellement réintroduire des bus au diesel, est-elle exacte ou cette option est-elle définitivement exclue ?*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *Le Plan bus nécessite des bus supplémentaires. Dans le cadre du contrat de gestion actuel, nous pouvons encore acheter des bus diesel Euro 6. La question est celle du délai de livraison des bus électriques. Nous étudions actuellement quelle est la meilleure option.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *J'espère en tout cas qu'il n'y aura pas de nouveaux bus au diesel, parce qu'ils ont une durée de vie d'une dizaine d'années.*

*(Protestations de M. Smet)*

*Si nous pouvons opter aujourd'hui pour une technologie plus propre, nous devons le faire.*

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "le tarif préférentiel du stationnement le dimanche à Bruxelles".

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Sinds eind mei zijn heel wat winkels in het centrum van Brussel ook op zondag open of op één zondag per maand. Dat heeft de stad Brussel beslist en als goed nieuws verspreid.

Blijkbaar denkt de stad dat het ook nodig is om die extra winkeldag te promoten voor bestaande en potentiële autogebruikers. Er werd dan ook gesproken over een partnership tussen de stad Brussel en bepaalde parkeerbedrijven om op die koopzondagen een lager parkeertarief in te voeren. Ik vind het eerlijk gezegd heel vreemd dat de stad Brussel het autogebruik promoot net nu er een heel grote voetgangerszone wordt aangelegd.

Parkeren is een essentieel element van het mobiliteitsbeleid, ook op gewestelijk niveau. Niemand zal dat tegenspreken. De vermindering van de autodruk is niet realistisch zonder een voluntaristisch parkeerbeleid. Daarom werd er een Gewestelijk Parkeerbeleidsplan opgesteld en bestaat er een Iris 2-plan en een mobiliteitsordonnantie.

Hoe is het mogelijk dat de stad Brussel haar parkeerbeleid kan gebruiken en zelfs misbruiken om tegen het mobiliteitsbeleid van het gewest in te gaan. Een voordelig parkeertarief zal onvermijdelijk tot meer autogebruik leiden. Dat gaat volledig in tegen de gewestelijke doelstellingen op het vlak van mobiliteit.

Ik citeer een paar elementen uit het gewestelijke mobiliteitsbeleid. Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan stelt op pagina 63 uitdrukkelijk dat de tarieven van de openbare parkings progressief moeten toenemen naargelang ze dichterbij het centrum liggen. De parkings waarover hier sprake is in verband met het partnership voor de koopzondagen, liggen natuurlijk pal in het centrum.

Het Iris 2-plan stelt ook dat het verkeer in de Vijfhoek moet dalen en dat de actieve modi opgewaardeerd zullen worden. Bovendien moet de inrichting van de gemeente- en gewestwegen bijdragen tot de mobiliteitsdoelstellingen van het gewest, zowel inzake de vermindering van de verkeersdruk als de versterking van de modale verschuiving naar het stappen, het fietsen en het openbaar vervoer.

Het is weinig waarschijnlijk dat de voordelige

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*):- *Depuis fin mai, de très nombreux magasins sont ouverts le dimanche ou un dimanche par mois au centre de Bruxelles à la suite d'une décision prise par la Ville de Bruxelles qui juge apparemment nécessaire de promouvoir ce jour de shopping supplémentaire auprès des automobilistes existants et potentiels.*

*Un partenariat serait conclu entre la Ville de Bruxelles et certaines entreprises de stationnement en vue de l'introduction d'un tarif préférentiel les dimanches en question. Étrange décision de promouvoir l'utilisation de la voiture alors qu'un très grand piétonnier vient d'être aménagé.*

*Comment la Ville de Bruxelles peut-elle aller à l'encontre de la politique de mobilité de la Région en introduisant un tarif préférentiel qui augmentera inévitablement l'utilisation de la voiture ?*

*À la page 63, le Plan régional de politique du stationnement indique expressément que les tarifs de ces parkings publics doivent augmenter progressivement en fonction de leur proximité au centre. Or, les parkings dont question se situent en plein centre.*

*Le Plan Iris 2 précise également que la circulation dans le Pentagone doit diminuer et que les modes actifs doivent être encouragés, notamment en aménageant les voiries communales et régionales. Il est peu probable que les tarifs de stationnement préférentiels y contribueront et encore moins qu'ils apporteront une valeur ajoutée au piétonnier.*

*En outre, le Plan Iris 2 souligne que le centre-ville doit être desservi par des transports publics de première classe. Je lis : "En dehors des améliorations de l'intermodalité, les principales actions avec la Ville relèvent de la mise en zone piétonne d'une série de quartiers pour améliorer la qualité de vie, et d'une meilleure signalisation des parkings publics. Les boulevards du centre bénéficieront d'un aménagement de qualité, la circulation sera réduite et les modes actifs valorisés. Les stations de prémétro seront rénovées."*

*Les représentants de la Ville de Bruxelles pensent-ils diminuer le trafic en offrant un tarif préférentiel pour le stationnement et en réduisant l'offre et la*



parkeertarieven zullen bijdragen tot de vermindering van de verkeersdruk en tot de modale verschuiving, of dat ze een meerwaarde zullen betekenen voor de ontwikkeling van de voetgangerszone, laat staan voor de kwaliteit ervan.

Daarenboven bevat het Iris 2-plan zeer specifieke maatregelen voor de Vijfhoek. Zo staat er dat het stadscentrum behoorlijk bediend moet worden door eersteklas openbaar vervoer. En verder lees ik: "Naast de verbeteringen op het vlak van de intermodaliteit hebben de belangrijkste acties, die in samenwerking met de stad Brussel ondernomen worden, betrekking op de inrichting van de voetgangerszone in een reeks wijken, met het oog op een hogere levenskwaliteit en een betere bewegwijzering naar de openbare parkeerplaatsen. De lanen in het centrum zullen een hoogwaardige inrichting krijgen, het verkeer zal worden teruggedrongen en de actieve modi zullen opgewaardeerd worden. De premetrostations zullen gerenoveerd worden".

Denken de vertegenwoordigers van de stad Brussel het verkeer terug te dringen door een voordelig parkeertarief aan te bieden en het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer op zondag terug te schroeven? Mijnheer de minister, hoe verklaart u dat?

Heeft de stad Brussel in samenspraak met het gewest beslist om voorkeurstarieven in te voeren? Zo neen, hoe kan zij eenzijdig beslissingen nemen die indruisen tegen het gewestelijk mobiliteitsbeleid, evenals de gewestelijke doelstellingen en plannen?

Hoe kunt u garanderen dat u over het gewestelijk mobiliteitsbeleid waakt als u toelaat dat gemeenten zulke initiatieven nemen? Moet het gewest er niet op toezien dat de gemeenten de gewestelijke ordonnanties en plannen naleven? Hoe zult u ervoor zorgen dat de gemeenten dat in de toekomst inderdaad doen? Hebt u al concrete stappen gezet om de gewestelijke ordonnanties en plannen te doen naleven?

De beslissing van de stad Brussel moet in een gemeentelijk mobiliteitsplan passen, dat door de gewestregering goedgekeurd moet worden en de gewestelijke plannen moet naleven. Wat is de stand van zaken in verband met het gemeentelijk

*qualité des transports publics le dimanche ? M. le ministre, comment l'expliquez-vous ?*

*Est-ce une décision conjointe de la Ville et de la Région ? Ou la Ville peut-elle prendre unilatéralement des décisions contraires, entre autres, au Plan régional de mobilité ?*

*Comment pouvez-vous garantir le respect de ce plan dans ce cas ? Avez-vous déjà pris des mesures concrètes pour faire respecter les ordonnances et plans régionaux par les communes ?*

*Qu'en est-il du plan communal de mobilité et du plan de circulation de Bruxelles ? Comment y êtes-vous associé ?*

mobiliteitsplan en het circulatieplan van Brussel?  
Hoe wordt u daarbij betrokken?

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het verkeersplan voor de Vijfhoek is vrijgesteld van stedenbouwkundige vergunningen, omdat het om een testfase gaat. Zoals daarnet gezegd is, is er wel overleg geweest met het gewest, maar is er geen formele adviesprocedure gestart. Er bestaat trouwens nog geen gemeentelijk mobiliteitsplan van de stad Brussel. Bijgevolg is er nog geen gewestelijke goedkeuringsprocedure gestart.

Het klopt dat er ook een gemeentelijk parkeeractieplan moet komen. Wij hebben de termijn ervan verlengd. De stad Brussel heeft tijdens onze ontmoeting de wens uitgedrukt om met het gewest te overleggen. Dit zal in de toekomst ook gebeuren, als zij een plan uitwerken.

Wat uw vraag over het parkeren op zondag betreft, is er bij mijn weten geen overleg geweest.

Samengevat zijn er dus nog geen formele plannen, maar wel al beslissingen van de stad Brussel. Als er formele plannen worden opgesteld, zullen wij de conformiteit van het gemeentelijke parkeeractieplan en het gemeentelijke parkeerbeleidsplan nagaan.

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Dit is een zeer kort antwoord. U steekt zich weg achter het feit dat er geen officieel overleg is geweest en dat er dus geen officieel advies moest worden gegeven. In de interpellatie in het begin van de zitting hebt u gezegd dat er constant overleg was.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Adviezen, aanpassingen.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Aan de ene kant verstoep u zich nu achter het feit dat overleg niet hoefde en de stad Brussel dus kon doen wat ze wilde, en aan de andere kant beweert u dat er constant overleg is geweest. Overleg betekent dat er naar u werd geluisterd. Op dat vlak vind ik uw antwoord teleurstellend.

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Le plan de circulation du Pentagone est dispensé de permis d'urbanisme, car il s'agit d'un test. Une concertation a été menée avec la Région, mais aucune procédure consultative, ni d'approbation formelle par la Région n'a été engagée, puisque la Ville de Bruxelles ne possède pas encore de plan communal de mobilité.*

*Il faut en effet un plan d'action communal de stationnement qui, selon la volonté de la Ville, sera concerté avec la Région. Il va de soi que sa conformité, ainsi que celle du plan communal de politique de stationnement avec les plans régionaux, sera vérifiée.*

*Concernant votre question sur le stationnement le dimanche, il n'y a eu aucune concertation, pour autant que je sache.*

*Pour résumer, il n'existe pas encore de plans formels, mais bien des décisions de la Ville de Bruxelles.*

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

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).**- *Vous prétextez qu'il n'y a pas eu de concertation officielle et qu'aucun avis officiel n'a donc été donné. Or, en début de séance, vous affirmiez que la concertation était constante.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Pour des avis, des adaptations.*

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).**- *Votre réponse est décevante sur la question de la concertation.*

*Il est grand temps que la Région incite Bruxelles à élaborer un plan communal de mobilité. À défaut, la Région pourra se substituer à la commune.*

Met alle veranderingen die er nu zijn in de stad Brussel en de meer dan symbolische plaats die deze stad inneemt in het mobiliteitsbeleid van het gewest, denk ik dat het de hoogste tijd is dat het gewest de stad Brussel aanzet om een gemeentelijk mobiliteitsplan op te stellen. Het kan immers niet dat de stad Brussel geen mobiliteitsplan opstelt en dan maar mag doen wat haar goed lijkt. Het gewest kan de gemeente opleggen een mobiliteitsplan op te stellen. Als dat dan niet gebeurt of als het plan niet conform is met de regels van het gewestelijk mobiliteitsplan, dan kan het gewest zich zelfs in de plaats van de gemeente stellen om dit plan op te stellen voor de gemeente.

Het is dus de hoogste tijd dat de stad Brussel wordt aangespoord om een mobiliteitsplan op te maken. Daardoor worden discussies vermeden of de acties van Brussel, denk maar aan het Iris 2-plan, al dan niet conform zijn. Daardoor zal alle mist worden weggenomen die nu hangt rond zaken die niet conform het Iris 2-plan zijn zoals de parkings, de Miniring en het rijden in twee richtingen op een weg. Het gewest kan dan duidelijk zeggen dat de stad Brussel weliswaar de grootste gemeente van het gewest is, maar toch wat dat betreft in de pas moet lopen. Het kan immers niet zijn dat een gemeente haar zin kan doordrijven, want als de stad Brussel dat mag, dan willen de andere achttien gemeenten dat ook en dan begint de kakofonie weer opnieuw. Aan die kakofonie lijden wij in het gewest al veel te lang.

Ik hoop dat er snel stappen worden gezet en dat wij resultaten zullen zien. Ik hoop ook dat u in de campagne over het parkeren op zondag duidelijk aan de stad Brussel laat weten dat dit niet conform het gewestelijk mobiliteitsplan is en dat het niet wenselijk is om het autogebruik op die manier te stimuleren.

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE**

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

*L'établissement d'un tel plan permettra de clarifier la situation concernant des aspects non conformes au Plan Iris 2, comme les parkings, le "miniring" et la circulation dans les deux sens sur une voirie.*

*Il est en effet inacceptable que Bruxelles-Ville fasse ce qu'elle veut, au risque de voir les dix-huit autres communes suivre son exemple, ce qui résulterait en une nouvelle cacophonie.*

*J'espère que nous verrons rapidement des résultats et que vous ferez savoir à la Ville de Bruxelles que sa campagne sur le stationnement le dimanche n'est pas conforme au plan régional de mobilité et qu'il n'est pas souhaitable d'encourager ainsi l'usage de la voiture.*

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS  
DE WARNAFFE**

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

## BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de parkeerproblematiek voor  
de paramedische sector".

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

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH)** (in het Frans).- *Zorgverleners zoals kinesisten, dierenartsen of verpleegkundigen kunnen een vrijstellingskaart krijgen waarmee zij tijdens de uitoefening van hun beroep gratis kunnen parkeren. Voorwaarde is wel dat zij zijn aangesloten bij een door de Franse, Vlaamse of Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie erkende organisatie. Helaas sluit dat meteen talrijke zorgverleners uit.*

*Parkeren wordt steeds moeilijker gemaakt en het aantal parkeerplaatsen vermindert stelselmatig. Tegelijk neemt het aantal chronisch zieken die moeilijk te been zijn en thuisverzorging nodig hebben steeds toe. Alle zorgverleners zouden dus zonder onderscheid een vrijstellingskaart moeten kunnen krijgen.*

*Onlangs werden de krijtlijnen uitgezet voor het Brussels Plan voor de gezondheidszorg. Zijn daarin praktische en organisatorische bepalingen opgenomen om de mobiliteit van zorgverleners te verbeteren? Zou het niet gepast zijn om ook vrijstelling te verlenen aan zorgverleners die niet zijn aangesloten bij de door de gemeenschapscommissies erkende organisaties en aan zelfstandige zorgverleners door de parkeerordonnantie in die zin aan te passen?*

*Via ParkingPlus kunnen particulieren hun garage laten gebruiken door zorgverleners met een RIZIV-nummer. Wat is uw inschatting van dit project? De vaart lijkt er wat uit te zijn, maar hoe kan het weer leven worden ingeblazen en hoe kan het de concurrentie van boekingsystemen als MyflexyPark het hoofd bieden?*

*Hoe past de parkeerproblematiek van de zorgverleners in het parkeerplan?*

## LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la problématique du  
stationnement pour le secteur  
paramédical".

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

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- La sous-section 3 de l'arrêté du 18 juillet 2013 prévoit l'attribution de cartes de dérogation aux prestataires de soins médicaux non urgents, tels que les kinésithérapeutes, les vétérinaires ou les infirmières. Cette carte leur permet de stationner gratuitement lorsqu'ils sont en intervention, pendant la dispensation effective des soins médicaux. Néanmoins, la carte de dérogation n'est accordée qu'à la condition sine qua non que les prestataires soient liés aux organisations reconnues par la Commission communautaire française, la Commission communautaire flamande et la Commission communautaire commune, ce qui exclut par conséquent de nombreux professionnels de santé.

Le stationnement sur notre territoire est de plus en plus réglementé, le nombre de places en voirie diminue sans être systématiquement compensé et les quartiers rencontrent davantage de problèmes de stationnement. Or, il est établi que l'augmentation du nombre de malades chroniques éprouvant des difficultés à se déplacer implique un besoin sans cesse croissant de soins à domicile. Dans l'intérêt des patients, il est dès lors primordial de trouver une solution permettant à tous les prestataires qui le souhaitent, sans distinction, d'obtenir une carte de dérogation.

Récemment, les bases d'un Plan de santé bruxellois ont été posées. Étant donné cette demande croissante et la volonté politique de soins à domicile, avez-vous entamé des discussions avec vos collègues afin de définir les aspects pratiques et organisationnels liant santé et mobilité ?

Dans le cadre des modifications de l'ordonnance de stationnement, ne trouveriez-vous pas opportun d'étudier la possibilité d'élargir la dérogation aux prestataires de soins issus d'organismes non spécifiquement reconnus par les trois autorités

communautaires et aux prestataires indépendants ?

Une autre piste concerne le projet ParkingPlus, qui permet aux particuliers de mettre leur garage à disposition de prestataires de soins disposant d'un numéro Inami. Pourtant très prometteuse, la formule semble avoir perdu de sa vigueur. Avez-vous procédé à une évaluation du projet ? Comment redynamiser cette plate-forme et comment assurer son succès face à des plates-formes telles que MyflexyPark, plus rentables pour les particuliers ?

Enfin, ma dernière question est plus générale. Le plan de stationnement a pour ambition d'assurer la transition avec les pratiques existantes. Aussi, au vu du peu d'adhérents à ParkingPlus et des difficultés pour certains prestataires de soins à obtenir une dérogation, quels éléments ont-ils assuré la transition en matière de stationnement pour les prestataires de soins de santé ?

**De voorzitter.** - De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Met een vrijstellingskaart zijn niet alle parkeerproblemen van zorgverleners opgelost. Het gebruik ervan biedt een aantal voordelen, maar geen gereserveerde parkeerplaatsen. Te veel vrijstellingen zetten trouwens een rem op het hele parkeerbeleid dat erop gericht is de parkeerrotatie te versnellen, terwijl met een vrijstellingskaart lang parkeren net wordt aangemoedigd.*

*Trouwens, er mag overal een kwartier gratis worden geparkeerd, wat voor het verlenen van de meeste zorgen of voor het leveren van maaltijden ruimschoots volstaat.*

*Een werkgroep van de negentien gemeenten, parking.brussels en het Brussels Gewest probeert de violen gelijk te stemmen en zal met een voorstel komen om het beleid te harmoniseren.*

*Volgens de wegcode mag er niet voor een garage worden geparkeerd, behalve als de nummerplaat die op de garagepoort is aangebracht overeenstemt met die van de geparkeerde wagen. Dit is een gebruiksrecht, maar ook dan moet er parkeergeld worden betaald of moet de parkeerschijf worden gelegd.*

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - L'octroi de cartes de dérogation ne permet pas de résoudre les difficultés de stationnement de prestataires de soins à domicile. La carte de dérogation permet seulement de ne pas payer en zone grise ou verte et de ne pas devoir apposer son disque en zone bleue. La carte de dérogation ne donne pas la possibilité de disposer d'une place réservée en voirie.

Un nombre trop élevé de dérogations a un effet négatif sur la politique de stationnement. En effet, payer ou placer un disque encourage une rotation rapide et donne de la place à tous les véhicules. Une carte de dérogation encourage le stationnement de plus longue durée et fait perdre des places pour des personnes qui ont besoin d'une place de stationnement pour une courte durée.

Il faut également rappeler que le quart d'heure est gratuit dans toutes les zones où la carte de dérogation est valable. Ce quart d'heure est souvent suffisant pour les soins de première urgence comme les piqûres d'insuline ou les pansements pour le secteur infirmier, où la livraison de plats pour le secteur horeca.

Les dix-neuf communes réfléchissent, avec parking.brussels et moi-même, à une proposition

*De houder van een bewonerskaart moet in een betaalzone of een blauwe zone waar vrijstellingen gelden geen parkeergeld betalen. Maar als zijn garage in een rode of oranje zone ligt, mag ook hij niet langer dan twee uur voor zijn garage blijven staan zonder te betalen.*

*Volgens de huidige stand van de wetgeving zijn zowel ParkingPlus als MyflexyPark eigenlijk niet toegestaan. Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) wil een overgang mogelijk maken zonder gebruik te maken van onrechtmatige praktijken. Parking.brussels heeft daarom de opdracht gekregen om zorgverleners vrijstellingskaarten te geven, omdat die kaarten geldig zijn op het hele grondgebied van het gewest. Dit leidt tot meer gelijkvormigheid en was de snelste manier van werken.*

*Wij bestuderen de situatie, maar een oplossing ligt niet meteen voor de hand.*

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

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH)** (in het Frans).- *Ik zou u toch willen vragen om rekening te houden met de situatie van de paramedici, omdat zij voor een toenemend aantal chronisch zieken, zoals diabetespatiënten, het meeste thuiszorg verstrekken.*

*Een duurzame oplossing voor hun parkeerproblemen is dan ook van groot belang voor de gezondheidszorg.*

commune sur les cartes de dérogation, qui permettrait d'harmoniser les pratiques actuelles entre les différentes communes. De ce groupe de travail, sortira une proposition de modification des arrêtés par le gouvernement.

Le stationnement devant un garage est interdit par le Code de la route, sauf si la plaque de l'utilisateur du garage est apposée sur la porte et que le véhicule garé devant celle-ci porte le même numéro d'immatriculation. Il s'agit d'un droit d'usage, qui ne permet pas d'éviter le paiement ou l'apposition du disque bleu.

Si le propriétaire du véhicule stationnant devant son propre garage possède une carte de riverain, il ne sera pas contraint de payer si son garage se trouve dans une zone payante où les dérogations sont permises, ou en zone bleue. Par contre, même devant son propre garage, il sera contraint de payer si son garage se situe en zone rouge ou orange, et ne pourra rester que deux heures maximum, selon la loi actuelle.

Le projet ParkingPlus ainsi que la plate-forme MyflexyPark sont illégaux selon la législation actuelle. Le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) a pour ambition de permettre une transition mais pas d'aller vers des pratiques illégales. Afin de favoriser l'harmonisation et la rapidité pour les personnes concernées, parking.brussels est chargée de délivrer les cartes pour les prestataires de soins urgents puisque celles-ci sont valables sur l'entièreté du territoire régional.

Bref, nous sommes en train d'analyser la situation, mais trouver une solution n'est pas évident.

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

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Je vous encourage à prendre en considération la situation des prestataires de soins paramédicaux. En effet, ce sont souvent ceux-là qui sont concernés par les maladies chroniques - au travers de réseaux comme le Réseau santé diabète -, lesquelles demandent des interventions fréquentes.

Le journal Le Soir d'aujourd'hui consacrait trois pages au problème endémique du diabète en

- *Het incident is gesloten.*

Belgique. Nous sommes face à des enjeux de santé primordiaux, pour lesquels les trajets de soins et la présence de prestataires de soins paramédicaux à domicile sont fondamentaux. Dans cette perspective, je vous encourage à dégager des solutions viables pour ceux-ci en termes de parking.

- *L'incident est clos.*