



**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 13 JUIN 2016**

—

**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 13 JUNI 2016**

—

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATIONS	11	INTERPELLATIES	11
Interpellation de Mme Els Ampe	11	Interpellatie van mevrouw Els Ampe	11
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les retards du plan de transport rémunéré de personnes".		betreffende "de vertraging van het Plan voor het bezoldigd personenvervoer".	
Interpellation jointe de M. Boris Dilliès,	11	Toegevoegde interpellatie van de heer Boris Dilliès,	11
concernant "l'arrivée d'UberBlack et le Plan taxis".		betreffende "de komst van UberBlack en het Taxiplan".	
Discussion conjointe – Orateurs :	16	Samengevoegde bespreking – Sprekers:	16
M. Jamal Ikazban (PS)		De heer Jamal Ikazban (PS)	
M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)	
M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)		De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	
M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Bruno De Lille (Groen)	
M. Emmanuel De Bock (DéFI)		De heer Emmanuel De Bock (DéFI)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Boris Dilliès (MR)		De heer Boris Dilliès (MR)	
QUESTION ORALE	23	MONDELINGE VRAAG	23
Question orale de Mme Els Ampe	24	Mondelinge vraag van mevrouw Els Ampe	24
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les conditions de circulation avenue de la Brabançonne et aux alentours".		betreffende "de verkeerssituatie in en rond de Brabançonnelaan".	
INTERPELLATIONS	26	INTERPELLATIES	26
Interpellation de M. Paul Delva	26	Interpellatie van de heer Paul Delva	26

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "un terminal d'autocars".		betreffende "een terminal voor autocars".	
Discussion – Orateurs :	28	Bespreking – Sprekers:	28
M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V)		De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V)	
Interpellation de Mme Céline Delforge	30	Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	30
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les nouvelles révélations sur les données contenues dans les cartes Mobib".		betreffende "de nieuwe onthullingen over de gegevens op de Mobib-kaarten".	
Interpellation jointe de M. Julien Uyttendaele,	30	Toegevoegde interpellatie van de heer Julien Uyttendaele,	30
concernant "les nouvelles révélations sur les données contenues dans les cartes Mobib".		betreffende "de bescherming van de gegevens op de Mobib-kaart van de MIVB".	
Interpellation de Mme Céline Delforge	31	Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	31
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'inflation publicitaire sur le réseau de la STIB".		betreffende "de inflatie van reclame op het MIVB-net".	
Discussion – Orateurs :	32	Bespreking – Sprekers:	32
M. Pascal Smet, ministre Mme Céline Delforge (Ecolo)		De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
Interpellation de Mme Céline Delforge	34	Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	34
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la diminution de la vitesse commerciale des trams et bus de la STIB".		betreffende "de daling van de reissnelheid van de trams en bussen van de MIVB".	

Discussion – Orateurs :	36	Bespreking – Sprekers:	36
M. Pascal Smet, ministre Mme Céline Delforge (Ecolo)		De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
Interpellation de M. Boris Dilliès	39	Interpellatie van de heer Boris Dilliès	39
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'état de vétusté et les modalités de rénovation du tunnel Léopold II".		betreffende "de verouderde staat en de modaliteiten voor de renovatie van de Leopold II-tunnel".	
Discussion – Orateurs :	41	Bespreking – Sprekers:	41
M. Jamal Ikazban (PS) M. Pascal Smet, ministre		De heer Jamal Ikazban (PS) De heer Pascal Smet, minister	
Interpellation de M. Serge de Patoul	43	Interpellatie van de heer Serge de Patoul	43
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'aménagement de la station de métro Montgomery en vue de favoriser le stationnement protégé pour vélos".		betreffende "de aanpassing van het metrostation Montgomery met het oog op de aanleg van een beschermde fietsenstalling".	
Interpellation jointe de M. Arnaud Pinxteren,	43	Toegevoegde interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren	43
concernant "le plan d'action contre le vol de vélos".		betreffende "het actieplan tegen fietsdiefstallen".	
Discussion conjointe – Orateurs :	46	Samengevoegde bespreking – Sprekers:	46
M. Bruno De Lille (Groen) M. Paul Delva (CD&V) M. Pascal Smet, ministre M. Serge de Patoul (DéFI) M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)		De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Paul Delva (CD&V) De heer Pascal Smet, minister De heer Serge de Patoul (DéFI) De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)	
Interpellation de Mme Cieltje Van Achter	50	Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter	50
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement		tot de heer Pascal Smet, minister van de	

de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la place Meiser".		betreffende "het Meiserplein".	
QUESTIONS ORALES	50	MONDELINGE VRAGEN	50
Question orale de Mme Carla Dejonghe	50	Mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe	50
à M. Pascal Smet, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la compensation des places de stationnement supprimées en voirie".		betreffende "de compensatie van geschrapte parkeerplaatsen op de openbare weg".	
Question orale de Mme Céline Delforge	54	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	54
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la task force Avanti, son coordinateur et les différents outils prévus par le contrat de gestion de la STIB".		betreffende "de task force Avanti, zijn coördinator en de instrumenten voorzien in het beheerscontract met de MIVB".	
Question orale de M. Pierre Kompany	56	Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany	56
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le marquage au sol d'un damier jaune pour fluidifier les carrefours".		betreffende "de gele damborden om het verkeer op de kruispunten vlotter te laten verlopen".	
Question orale de M. Paul Delva	58	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	58
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	

concernant "le paiement sans contact sur le réseau de la STIB".		betreffende "het contactloos betalen op het MIVB-net".	
Question orale de Mme Evelyne Huytebroeck	62	Mondelinge vraag van mevrouw Evelyne Huytebroeck	62
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'aménagement de la Petite ceinture ouest".		betreffende "de aanleg van de Westelijke Kleine Ring".	
Question orale de Mme Brigitte Grouwels	64	Mondelinge vraag van mevrouw Brigitte Grouwels	64
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la mise en œuvre du rapport d'information du Sénat sur la collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer des transports publics mieux intégrés".		betreffende "de uitvoering van het informatieverslag van de Senaat betreffende de samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoer te komen".	
Question orale de M. Paul Delva	68	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	68
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le défi de mobilité intelligente 'MaestroMobile'".		betreffende "de smart mobility challenge 'MaestroMobile'".	
Question orale de M. Benoît Cerexhe	70	Mondelinge vraag van de heer Benoît Cerexhe	70
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le processus d'indemnisation par la STIB des victimes des attentats de la station Maelbeek".		betreffende "de procedure voor de vergoeding door de MIVB van de slachtoffers van de aanslagen in het Maelbeekstation".	

Question orale de M. Bruno De Lille	74	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	74
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la coopération avec la Région flamande au sujet de l'élargissement du ring de Bruxelles".		betreffende "de samenwerking met het Vlaamse Gewest over de uitbreiding van de Brusselse Ring".	
Question orale de Mme Céline Delforge	77	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	77
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la campagne 'fossil free' qui s'adresse actuellement à la STIB".		betreffende "de 'fossil-free'-campagne die thans aan de MIVB gericht is".	
Question orale de Mme Céline Delforge	78	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	78
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'existence de quotas de PV pour les contrôleurs de la STIB".		betreffende "het bestaan van quota van PV's voor de MIVB-controleurs".	
Question orale jointe de M. Sevket Temiz,	78	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz,	78
concernant "les quotas de PV des contrôleurs de la STIB".		betreffende "de quota's voor PV's voor de MIVB-controleurs".	
Question orale de M. Fabian Maingain	83	Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain	83
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les malfaçons dans la réalisation des trottoirs de l'avenue Buyl à Ixelles".		betreffende "de gebrekkige aanleg van de trottoirs aan de Buyllaan in Elsene".	

<p>Question orale de M. Marc Loewenstein</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 "l'avancée des travaux sur le site Reyers".</p>	85	<p>Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de vordering van de werken op de Reyerssite".</p>	85
<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</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 "l'intégration des nouvelles technologies pour le comptage des vélos".</p>	91	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de integratie van de nieuwe technologieën voor de fietsentelling".</p>	91
<p>Question orale de Mme Cielkje Van Achter</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 "l'aménagement de la ligne de tram 9 et de ses arrêts".</p>	91	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Cielkje Van Achter</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de aanleg van tram 9 en van zijn haltes".</p>	91
<p>Question orale de Mme Julie de Grootte</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>et à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,</p> <p>concernant "la propreté de l'auvent, des abribus de la STIB et l'état général de la place Flagey".</p>	91	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Grootte</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>en aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,</p> <p>betreffende "de netheid van de luifel, de wachthokjes van de MIVB en de algemene staat van het Flageyplein".</p>	91
<p>Question orale de Mme Liesbet Dhaene</p>	92	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Liesbet Dhaene</p>	92

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

concernant "le cadre linguistique et le respect de la législation linguistique au sein de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles".

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 92

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

concernant "le stationnement et la mobilité autour du site du parc du Cinquantaire dans le cadre des travaux fédéraux de rénovation des différents musées".

Question orale de Mme Julie de Grootte 93

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

concernant "les résultats de l'étude de faisabilité d'un parking sous la place Fernand Cocq".

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

betreffende "het taalkader en de naleving van de taalwet bij de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel".

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 92

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

betreffende "de parkeergelegenheden en de verkeersontsluiting rond de Jubelparksite in het kader van de federale renovatie van de verschillende musea".

Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Grootte 93

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

betreffende "de resultaten van de haalbaarheidsstudie voor een parking onder het Fernand Cocqplein".

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

(M. Sevket Temiz, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME ELS AMPE

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

concernant "les retards du plan de transport rémunéré de personnes".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BORIS DILLIÈS,

concernant "l'arrivée d'UberBlack et le Plan taxis".

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

Mme Els Ampe (Open Vld) *(en néerlandais).*- *L'an dernier, le gouvernement a décidé de se pencher sur l'ordonnance sur les taxis, tombée en désuétude, afin d'autoriser de nouvelles initiatives technologiques. Il subsiste toutefois peu de choses de ses bonnes résolutions. La transposition du Plan taxis est sans cesse reportée, ce qui donne à penser à certains qu'il finira par s'éteindre.*

Ce qui, par contre, n'est pas encore éteint, ce sont les subsides pour les taximètres numériques, qui ont été promis aux chauffeurs de taxis pour que ceux-ci se tiennent tranquilles, ne manifestent plus, et renoncent au travail au noir.

(De heer Sevket Temiz, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "de vertraging van het Plan voor het bezoldigd personenvervoer".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BORIS DILLIÈS,

betreffende "de komst van UberBlack en het Taxiplan".

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Vorig jaar heeft de regering beslist om de verouderde taxi-ordonnantie onder handen te nemen om zo nieuwe technologische initiatieven op de markt toe te laten. Van de voornemens van vorig jaar blijft er echter weinig over. Telkens ik vraag wanneer het Taxiplan eindelijk in een ordonnantie wordt omgezet, zegt u dat het er komt op 1 januari of in de nabije toekomst of in de lente, in de zomer of in de herfst. Er zijn er al die denken dat het plan door het uitstel zal uitdoven en dat de Uberhype wel zal overwaaien.

Wat echter nog niet uitgedoofd is, zijn de subsidies voor de digitale taximeters. Die werden de

Les représentants du secteur affirment que le travail déclaré et la concurrence des nouvelles initiatives ne feront que compliquer la situation des chauffeurs de taxis. C'est étrange.

La concurrence est pourtant une composante incontournable d'un marché libre. Il est normal que les secteurs traditionnels s'évertuent à contrer la concurrence pour s'approprier la totalité du marché, mais c'est toujours une mauvaise chose pour le consommateur. Répondre à l'innovation par la répression ne convient tout de même pas à la capitale de l'Europe en ce vingt-et-unième siècle ?

Je comprends votre préoccupation concernant l'aspect social et fiscal, mais le gouvernement fédéral a éclairci les choses entre-temps. Les autres niveaux de pouvoir ont accompli leurs tâches. Un cadre légal a été fixé, visant à garantir une concurrence loyale entre le secteur traditionnel des taxis et les nouvelles initiatives, tant sur le plan fiscal que social.

Quand la nouvelle ordonnance sur les taxis sera-t-elle adoptée ? Quand allez-vous affronter les groupes de pression protectionnistes ? Les choses bougeront-elles encore avant l'été ?

Uber n'est pas le seul concerné. De nombreuses initiatives belges le sont également. Djump a ainsi fait faillite en raison des lenteurs du gouvernement bruxellois et de l'absence de cadre.

Uber et Djump fonctionnent sur la base de l'appréciation du consommateur. Un contrôle exercé sur le siège arrière d'un taxi est de loin préférable à un contrôle exercé depuis un bureau.

Quelles sont les initiatives législatives d'ores et déjà mises en place par le gouvernement, éventuellement en première ou deuxième lecture ?

Quelle échéance prévoyez-vous pour la concrétisation du plan ?

taxichauffeurs beloofd om hen koest te houden, zodat ze niet meer zouden betogen en zodat ze eindelijk in het wit zouden werken. Ze hebben immers zelf op tv verklaard dat ze niet in het wit werken. Dat is nogal kras. Blijkbaar krijg je subsidies als je in het zwart werkt.

Vertegenwoordigers van de taxisector stellen dat de taxichauffeurs het wel moeilijk zullen hebben, nu ze in het wit moeten rijden en met nieuwe initiatieven moeten concurreren. Dat is een vreemde redenering. De regering heeft de broodmachines van de bakkers ook niet betaald omdat de vaste broodprijs vrijgemaakt werd.

Concurrentie maakt deel uit van een vrije markt. Het is normaal dat de traditionele sectoren proberen om concurrentie te weren en om de markt volledig in te palmen. Dat is voor de consument altijd een slechte zaak. Dat de markt beperkt is, blijkt uit het aantal controleurs dat het laatste jaar in dienst genomen werd. Innovatie beantwoorden met repressie gebeurde in de twintigste eeuw, maar toch niet nu, in de hoofdstad van Europa?

Ik begrijp dat u bezorgd was over het sociale en fiscale aspect, maar de federale regering heeft dat ondertussen uitgeklaard. De andere beleidsniveaus hebben hun taken vervuld. Er werd voor dergelijke jobs een fiscaal en sociaal kader gecreëerd zodat er tussen de traditionele taxisector en de nieuwe initiatieven eerlijke concurrentie mogelijk is, zowel op fiscaal als op sociaal vlak.

U was goed op weg met uw voornemens, maar de vraag is wanneer u de nieuwe taxi-ordonnantie zult laten goedkeuren. Wanneer zult u de protectionistische lobbygroepen trotseren? Gebeurt er nog iets voor de zomer?

Het gaat niet alleen over Uber, dat groot en Amerikaans is en daarom een boeman voor de burger, maar ook over talrijke Belgische initiatieven, zoals Djump. Dat initiatief is ondertussen al failliet gegaan door het getalm van de Brusselse regering en door het gebrek aan een kader.

Er zijn nog andere jonge initiatiefnemers die het moeilijk hebben iets te ondernemen, aangezien ermee bedreigd wordt dat hun auto's worden afgenomen. Als jonge ondernemer zou ik dat risico ook niet nemen.

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

M. Boris Dilliès (MR).- Le 12 mai dernier, la plate-forme Uber a annoncé le lancement d'un nouveau service à Bruxelles dénommé UberBlack. L'interdiction légitime d'UberPop repose sur une ordonnance qui encadre ce secteur, mais que l'on peut qualifier de moyenâgeuse, puisqu'elle date de 1995, une époque où internet n'existait pas.

Un flou juridique plane sur la location de véhicules avec chauffeur, sur laquelle s'est érigé le service UberX. Il n'en reste pas moins que cette plate-forme répond à une réelle demande : 30.000 utilisateurs seraient enregistrés à Bruxelles pour 300 prestataires. Selon nous, c'est bien à ces demandes particulières que les nouveaux services tels qu'Uber répondent.

Il convient de comprendre que les futurs enjeux ne se limitent pas à Uber. Ils visent toutes ces plates-formes qui, de près ou de loin, pratiquent ce que l'on nomme à tort ou à raison l'économie collaborative. En dépit du fait qu'Uber n'est pas représentatif de l'ensemble des acteurs de cette nouvelle économie, ladite plate-forme semble poser les bonnes questions.

Le gouvernement fédéral y travaille en la personne du ministre de l'Agenda numérique, Alexander De Croo. Il est conscient de l'opportunité que représente l'avènement de ces nouvelles plates-formes. En homme politique moderne, il a fixé un cadre et un plafond de revenus pour ces nouveaux acteurs.

Uber en Djump werken op basis van de appreciatie van de consument. Niet een ambtenaar van het Brussels Gewest controleert of de geleverde dienst goed is, maar de consument zelf, die met sterren of duimpjes omlaag aangeeft of hij al dan niet tevreden is. Dat lijkt me nog altijd de beste manier van controle, niet vanuit een bureau, maar wel vanop de achterbank van een taxi.

Welke wetgevende initiatieven heeft de regering al genomen, eventueel in eerste of tweede lezing?

Welke timing stelt u voorop om het plan in de praktijk te brengen?

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

De heer Boris Dilliès (MR) (in het Frans).- *Op 12 mei heeft Uber zijn nieuwe dienst UberBlack aangekondigd. Het verbod op UberPop steunt op een ordonnantie die een reglementair kader vastlegt voor de sector, maar die dateert uit 1995, toen het internet nog niet bestond.*

Er heerst juridische onduidelijkheid over het huren van voertuigen met chauffeur, de dienst die UberX aanbiedt. Het platform beantwoordt aan een reële behoefte. Er zijn in Brussel namelijk 300.000 gebruikers en 300 dienstverleners geregistreerd. De nieuwe diensten die Uber aanbiedt, beantwoorden aan deze behoefte.

De onduidelijkheid betreft niet enkel Uber, maar ook andere vormen van deeleconomie. Uber roept echter wel bepaalde vragen op. In de federale regering heeft minister De Croo de opportuniteiten van deze nieuwe platforms erkend en een kader en een inkomensgrens vastgesteld.

De Europese commissie heeft het ouderwetse standpunt betreffende de deeleconomie van sommige lidstaten en Europese hoofdsteden aangekaart en aangegeven dat dit ter discussie moet worden gesteld. Ze vraagt aan de lidstaten om hun standpunt over diensten als Uber en Airbnb te herzien en heeft daartoe juridische richtlijnen gepubliceerd. We stellen echter vast dat overal de zaken in beweging komen, behalve hier.

Wat Uber betreft, hebt u gezegd dat de regering na vijf maanden overleg de strategische nota van het

La Commission européenne a elle-même dénoncé la position rétrograde de certains États membres et capitales européennes au sujet de l'économie de partage, en indiquant que ce point devait être remis en question. Cette même commission est bien décidée à saisir une telle opportunité pour l'économie numérique. Elle demande aux États membres de reconsidérer leur position sur des services comme Uber ou Airbnb. Elle a publié une série d'orientations juridiques. On le constate, cela bouge partout, sauf ici !

Je ne rappellerai pas les atermoiements autour de la note stratégique du Plan taxis, ni l'arrêt des activités de la startup belge Djump, ni les divergences dans la majorité sur ledit plan, dont vous aviez annoncé qu'il serait présenté avant décembre 2015 et approuvé en 2016.

S'agissant du dossier Uber, vous nous annoncez qu'après cinq mois de concertation, le gouvernement avait approuvé la note stratégique du Plan taxis. En mars 2015, à l'annonce des manifestations du secteur, des élus vous ont demandé de revoir votre copie.

Le 4 mai, vous avez dit espérer pouvoir présenter le plan fin 2015 et le faire approuver au printemps 2016, un délai quasiment dépassé. Le 23 octobre 2015, vous avez annoncé que votre Plan taxis serait déposé en novembre, mais nous ne voyons toujours rien.

Notre groupe n'a pas attendu et a essayé d'être constructif en déposant sur la table une proposition très concrète, qui vise à étudier :

- une libéralisation du secteur du transport rémunéré de personnes en supprimant le numerus clausus, tout en maintenant une régulation des prix ou en étudiant la fixation d'un prix minimum et maximum, un point sur lequel le secteur des taxis est ouvert à la discussion ;

- la possibilité d'un rachat des licences à hauteur des prix du marché constatés un an avant la réforme, afin de compenser la perte occasionnée par cette ouverture, en consacrant notamment une taxe régionale temporaire au financement du rachat des licences et à une évaluation bisannuelle de la santé financière du secteur dès 2017 ;

- la faisabilité de la mise en œuvre d'une situation

Taxiplan had goedgekeurd. Na de aankondiging van betogingen in maart 2015 heeft men u gevraagd om uw standpunt te herzien terwijl het Taxiplan volgens u voor december 2015 zou worden voorgesteld en in 2016 zou worden goedgekeurd.

Die termijn is inmiddels grotendeels verstreken. Onze fractie heeft ondertussen echter niet stilgezeten en heeft enkele concrete voorstellen:

- een liberalisering van de sector van het betaald personenvervoer door het opheffen van de numerus clausus maar een behoud van de prijsregulering of een vaste minimum- en maximumprijs;

- de mogelijkheid tot het overkopen van licenties tegen de marktprijs van een jaar voor de hervorming om financiële verliezen te compenseren, de invoering van een tijdelijke gewestbelasting om die aankopen te financieren, alsook een tweejaarlijkse evaluatie van de financiële gezondheid van de sector vanaf 2017;

- zorgen voor een evenwichtige verdeling van het betaald personenvervoer over de verschillende actoren waarbij standplaatsen op de openbare weg voorbehouden zijn aan de dienstverleners die de huidige wetgeving volgen.

Hoe ver staat u met het overleg met de sector? Zijn er al onderdelen van de strategische nota gewijzigd? In welke mate omvat het nieuwe plan de juridische richtlijnen van de Europese commissie? Wanneer zullen het Taxiplan en de ordonnantie worden voorgesteld?

Houdt u rekening met de mogelijkheid om licenties over te kopen zoals dat nu in Frankrijk al wordt gedaan? Onderzoekt u de mogelijkheid tot het instellen van een minimumprijs, samen met de opheffing van de numerus clausus? Hebt u ons voorstel gelezen?

Hoeveel bedraagt op grond van de huidige strategische nota de verwachte toename van het budget voor de taxisector?

Er lijkt maar geen einde te komen aan de Ubersaga.

Het parlementaire reglement komt u goed uit, want wij moeten telkens drie maanden wachten voor we

partagée et équilibrée en ce qui concerne le transport rémunéré de personnes entre les différents acteurs, en concédant notamment à titre principal aux acteurs répondant à la législation actuelle l'exclusivité du stationnement aux emplacements en voirie, l'avantage que constitue la maraude et l'accès à certains sites propres existants.

Où en êtes-vous dans les différentes concertations avec le secteur ? En quoi la note stratégique a-t-elle déjà subi des modifications ? En quoi le nouveau plan a-t-il intégré ou pas les orientations juridiques de la Commission européenne ? Quel est le calendrier retenu pour la présentation du Plan taxis et de l'ordonnance ?

Avez-vous retenu la possibilité de procéder à un rachat des licences, comme c'est le cas actuellement en France ? Avez-vous retenu la possibilité d'étudier l'instauration d'un prix minimum, conjointement à une suppression du numerus clausus ? Si non, pourquoi ? Bref, avez-vous lu notre proposition ?

Dans l'état actuel de la note stratégique du Plan taxis, quelle est l'augmentation prévisionnelle du budget alloué au secteur des taxis ?

J'ai un peu l'impression d'être dans le film "Un jour sans fin". Le dossier Uber, c'est vraiment ça ! Bill Murray se réveille et, tous les jours, il revit la même journée, le fameux "jour de la marmotte". Et votre position, c'est effectivement la position de la marmotte : rien ne se passe, et c'est un jour sans fin.

De plus, le règlement vous arrange bien, puisqu'il faut attendre trois mois pour vous réinterroger sur le même sujet. Nous posons une question aujourd'hui et donc, pendant trois mois, nous ne pourrons plus vous interroger sur ce sujet, ce qui veut dire que vous serez bien tranquille jusqu'à la rentrée.

À ce moment, nous aurons droit à une question ou une interpellation, et ce sera reparti pour trois mois ! Les choses pourraient traîner ainsi jusqu'en 2019. On se croirait vraiment dans "Un jour sans fin".

(Remarques de M. Smet)

opnieuw over hetzelfde onderwerp mogen interpelleren. Op die manier kunnen de zaken makkelijk aanslepen tot 2019.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Ik had liever dat u ons duidelijk vertelde wat uw standpunt is, of eventueel dat u het debat niet wenst aan te gaan.

Het uitstellen van de beslissing is zeker niet de beste oplossing. Iedereen is ontevreden, met inbegrip van de taxisector. Als er geen consensus bij de regering is, zeg ons dat dan. In dat geval verandert er niets en blijven we steken in de twintigste eeuw, in een tijdperk waarin het internet nog niet bestond.

Je préférerais que vous nous disiez clairement quelle est votre position et que vous ne voulez pas ouvrir le débat. Toutefois, je ne pense pas que ce blocage soit la meilleure des méthodes, car actuellement, tout le monde est mécontent, en ce compris le secteur des taxis.

S'il n'y a pas de consensus au sein du gouvernement, dites-le nous. Alors, rien ne bougera jamais et nous resterons au vingtième siècle, à une époque où internet n'existait pas encore. Ce sera alors définitivement le "jour de la marmotte".

Discussion conjointe

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

M. Jamal Ikazban (PS).- En matière d'économie collaborative, nous avons un gros problème de définition et nous mélangeons beaucoup de choses. Par ailleurs, je ne crois pas qu'il soit correct de parler - comme le fait M. Dilliès - de flou juridique en ce qui concerne la légalité de certains services de location avec chauffeur. En revanche, on peut bel et bien parler d'un "flou politique" au sujet duquel nous avons déjà débattu ici à maintes reprises.

Tant que celui-ci ne sera pas levé, les lois doivent être respectées. Contourner la loi ou ne pas la respecter, c'est devenir hors-la-loi. Les tribunaux se sont d'ailleurs prononcés à cet égard.

D'autres erreurs sont régulièrement répétées, volontairement ou non. Je pense par exemple à l'évocation du secteur de l'économie collaborative lorsqu'il s'agit d'un modèle commercial tel que celui de la plate-forme numérique Uber.

À cet égard, je vous invite à consulter l'avis du Comité général de gestion pour le statut des travailleurs indépendants concernant les propositions de lois sur l'économie collaborative du niveau fédéral.

Ce comité met l'accent sur ce problème de définition d'"économie collaborative", mais aussi sur l'existence d'un souci d'égalité de traitement entre les indépendants et ceux qui viennent se greffer à leur créneau en n'ayant que des droits et non des devoirs !

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Op juridisch vlak is er geen sprake van onduidelijkheid, het is op politiek niveau dat de zaak gevoelig ligt. De wet moet echter worden nageleefd. Verscheidene rechtbanken hebben zich duidelijk uitgesproken over deze kwestie. Uber is een commercieel bedrijf en heeft niets te maken met de deeleconomie.*

Het Algemeen Beheerscomité voor het sociaal statuut der zelfstandigen heeft bijzondere aandacht gevraagd voor het probleem van de definitie van de deeleconomie en de ongelijke behandeling tussen zelfstandigen en ondernemers die aan hun marktaandeel knabbelen zonder ze de bijbehorende verplichtingen nakomen.

De eurocommissaris voor Transport heeft tijdens zijn bezoek aan het Brussels Parlement klaar en duidelijk gezegd dat Uber volgens de Europese Commissie niet tot de deeleconomie behoort.

Naar aanleiding van een geschil tussen Autolux en Uber heeft de Nederlandstalige kamer van de Brusselse handelsrechtbank geoordeeld dat Uber een taxidienst is. Uber verloor op 31 mei jongstleden trouwens een zaak in beroep tegen een verbod op de exploitatie van UberPop.

Laten we nu voor eens en voor altijd klaarheid scheppen: Uber biedt betaald personenvervoer aan. Hetzelfde geldt voor UberPop, UberX of UberBlack. Die laatste service kon trouwens geen betere naam dragen, want laat klanten in het zwart

À ce sujet, j'invite mes collègues (M. Dilliès en particulier) à s'intéresser notamment aux précisions apportées par la Commissaire européenne au transport lors de sa visite au sein de notre assemblée. Celle-ci nous a clairement précisé qu'aux yeux de la Commission européenne, la plate-forme Uber n'entraîne pas dans ce champ d'activités.

J'invite également mes collègues à prêter attention au jugement rendu jeudi dernier par la chambre néerlandophone du tribunal de commerce de Bruxelles dans le cadre du conflit opposant les sociétés Autolux et Uber. En effet, d'après le jugement rendu, le modèle économique d'Uber devrait être considéré comme un service de taxis.

Au passage, je rappelle également qu'Uber a perdu en appel le 31 mai dernier, dans le cadre de l'action intentée contre la décision du Tribunal de commerce de septembre 2015, interdisant l'exploitation du service UberPop.

Soyons clairs une fois pour toutes, car il n'est pire sourd que celui qui ne veut entendre : Uber assure le transport rémunéré de personnes et rien d'autre. Il en va de même pour UberPop, UberX ou UberBlack.

Ce dernier service porte peut-être d'ailleurs bien son nom en faisant payer ses clients en noir, sur le dos des taxis qui, eux, cotisent pour la collectivité !

M. Dilliès, quand vous dites que "partout, ça bouge", c'est exact. Ouvrez les yeux ! Dans le monde entier les chauffeurs d'Uber manifestent. Ils se sentent exploités. Nous ne pouvons pas accepter cette exploitation.

Je constate que, jusqu'ici, l'évocation du Plan taxis en commission a surtout porté sur la dérégulation du secteur, mais très peu sur les objectifs d'une nouvelle politique en matière de transport rémunéré des personnes. Ce dont la Région, les Bruxellois et les usagers de la ville ont besoin en matière de transports, c'est d'alternatives aux véhicules individuels.

Celles-ci devront être portées par des initiatives politiques garantissant la protection du consommateur, la viabilité économique du secteur, la qualité de l'emploi - c'est important, M. Dilliès parce qu'on parle de nombreux chauffeurs de taxi

betalen.

Mijnheer Dilliès, u zegt dat over heel de wereld de zaken in beweging zijn - dat klopt: overal protesteren de Uberchauffeurs omdat ze zich uitgebuit voelen.

Tot nu toe kwam het taxiplan vooral ter sprake in de context van de deregulering van de sector, en nauwelijks in het licht van een nieuw beleid op het vlak van het betaald personenvervoer. Wat het geweest, de Brusselaars en de bezoekers van de stad nodig hebben, is een alternatief voor individuele wagens.

Er is nood aan beleidsinitiatieven die de consumenten beschermen, de sector economisch leefbaar houden, kwaliteitsvolle werkgelegenheid opleveren en het openbaar vervoer aanvullen.

Ik meen trouwens vooruitgang te ontwaren in de bezorgdheid van de heer Dilliès, met name als hij zich afvraagt wat de gevolgen zijn van de afschaffing van de numerus clausus, de deregulering, de minimumprijs en bepaalde exclusieve rechten voor officiële taxi's

Het is een complex probleem dat overleg met de sector vergt. Kunt u ons vertellen wanneer het overleg opnieuw van start gaat? De taxisector heeft nood aan een modernisering en regulering.

avec autant de familles derrière eux -, et la complémentarité avec l'offre en transports en commun.

Je crois d'ailleurs déceler dans les préoccupations de M. Dilliès quelques progrès, notamment quand vous vous préoccupez des effets que pourrait avoir une suppression du numerus clausus sur la question des licences, des impacts d'une dérégulation sur la santé financière du secteur et de la nécessité de prévoir un prix minimum ou de réserver aux taxis officiels certains droits exclusifs en matière de stationnement, de maraude ou d'accès aux sites propres par exemple. Je salue quand même ce passage.

Vu la complexité des implications qui en découlent et la nécessité de conserver un secteur officiel solide et partenaire des politiques de mobilité bruxelloise, la concertation avec le secteur est évidemment indispensable. Il semble malheureusement qu'elle soit un peu au point mort depuis près d'un an. Pourriez-vous dès lors, M. le ministre, nous préciser quand et comment celle-ci reprendra ?

Le secteur des taxis a besoin de modernité, de régulation, mais il a surtout besoin d'aide et de soutien de notre part !

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Il y a six mois, vous me disiez que des taximètres numériques seraient déployés dans le cadre du Plan taxis. Vous avez déjà évoqué des concertations au sujet de ce plan, mais qu'en est-il à présent ? Estimez-vous toujours qu'il est temps de prendre une décision ?*

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- J'entends souvent les libéraux parler de modernisme et de progrès. Uber a-t-il révolutionné

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Een half jaar geleden stelde ik u in deze commissie vragen over de digitale taximeters. U antwoordde toen dat die ingevoerd zouden worden op grond van het Taxiplan. Daarom had de regering beslist om de invoering van de taximeters nog even uit te stellen.

Even later stelde u dat er overleg over het Taxiplan had plaatsgevonden. U zei dat u de verschillende standpunten had gehoord, maar dat het tijd werd om een beslissing te nemen. We zijn nu een half jaar later. Vindt u nog steeds dat het tijd wordt om een beslissing te nemen?

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!). *(in het Frans)*.- *De liberalen hebben het voortdurend over modernisering en vooruitgang.*

le secteur des taxis ? Non ! Des personnes sont toujours transportées dans une voiture par un chauffeur. La seule différence, c'est que la société bénéficiaire élude l'impôt. Je pense que nous sommes tous d'accord sur ce point.

Est-ce qu'Uber modernise ou innove ? Non ! Uber a tout au plus popularisé son application à coups de stratégie marketing. Des applications permettant de commander ou réserver un taxi existaient déjà avant, citons taxi.eu par exemple.

Commander son taxi via l'application Uber ne peut justifier la fraude sociale, ni la concurrence déloyale. Nous avons déjà abordé cette question plusieurs fois en commission.

Dans le Plan taxis de M. Smet, il y avait déjà un projet d'application. Nous sommes donc en tant que service public capables de proposer une application et de répondre aux défis de notre temps.

Néanmoins - et le secteur des taxis lui-même le réclame - il faut moderniser le secteur tant dans l'intérêt des chauffeurs de taxi que des usagers. Le ministre lui-même a souvent répété sa volonté de régler les problèmes de ce secteur. Des projets sont sur la table, comme par exemple le taximètre numérique pour éviter le travail au noir.

Je profite de cette interpellation aujourd'hui pour vous rappeler mes propositions en la matière. Avec le PTB, nous pensons que vous avez toutes les cartes en main pour, d'une part, développer une application publique régionale qui répondrait aux attentes des usagers et, d'autre part, de réduire le prix des courses en supprimant les intermédiaires privés.

Pouvez-vous, M. le ministre, rassurer le secteur des taxis ? Votre réforme va-t-elle aller dans le sens de la libéralisation et de la concurrence déloyale ou va-t-elle aller vers la modernisation du secteur, notamment par l'amélioration des conditions de travail des chauffeurs ?

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- Dans son accord de majorité, le gouvernement exprime sa volonté de revoir le cadre légal du transport rémunéré de personnes. Le Plan taxis,

Uber bracht echter helemaal geen revolutie teweeg in de taxisector. Het gaat nog steeds om een bestuurder die personen met een wagen vervoert. Het enige verschil is dat het bedrijf dat erachter zit, belastingen ontwijkt.

Uber moderniseert of vernieuwt helemaal niet! Apps om een taxi te bestellen, bestonden al langer. Hoogstens heeft Uber dankzij een slimme marketingstrategie zijn eigen app populair gemaakt.

De sociale fraude en oneerlijke concurrentie van Uber zijn ontoelaatbaar.

In het taxiplan was al sprake van een app, wat bewijst dat de overheid in staat is om de hedendaagse uitdagingen aan te gaan.

Dat neemt niet weg dat de taxisector in het belang van zowel de bestuurders als de gebruikers moet worden gemoderniseerd. U liet al herhaaldelijk weten dat u de problemen binnen de sector wilt aanpakken en dat er een aantal projecten in de maak is.

De PTB is van mening dat u over alle mogelijkheden beschikt om enerzijds vanuit het gewest een toepassing te ontwikkelen die beantwoordt aan de verwachtingen van de gebruikers, en anderzijds de ritprijzen te verlagen door de private tussenpersonen af te schaffen.

Kunt u de taxibestuurders geruststellen? Komt uw hervorming neer op een liberalisering en meer oneerlijke concurrentie, of op een modernisering van de sector die zal leiden tot betere arbeidsomstandigheden voor de bestuurders?

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De Brusselse regering liet in het regeerakkoord opnemen dat ze het wettelijke kader voor het bezoldigde personenvervoer zou herzien. In januari vorig jaar

élaboré l'an dernier, est une première étape dans cette direction. Il comporte une série de réformes indispensables et permet la légalisation d'entreprises issues de l'économie collaborative, comme Uber.

Le secteur des taxis bruxellois prétend qu'il n'a plus été consulté depuis plus de six mois et qu'il subit diverses formes de boycott.

Par ailleurs, les conceptions divergent à propos de l'économie collaborative. Ecolo et Groen partagent l'opinion de M. Ikazban selon laquelle Uber n'appartient pas à ce type d'économie, mais n'est qu'un service de taxis dans un bel emballage. À ce titre, il doit être soumis aux règles en vigueur pour ce secteur. Nous attendons du gouvernement qu'il fasse respecter la loi.

Le secteur pointe également le phénomène des 200 à 250 chauffeurs d'UberX actifs à Bruxelles avec une licence délivrée en Wallonie. Ce nombre n'est pas négligeable, comparé au nombre maximal de taxis autorisés, qui est de 1.300. La Région wallonne autorise effectivement l'octroi de licences à des entreprises qui ne sont pas établies sur son territoire.

Comment comptez-vous réduire ces disparités entre les législations wallonne et bruxelloise ? Avez-vous abordé le sujet avec le ministre wallon de la Mobilité ?

zette ze een eerste stap door het Taxiplan uit te tekenen. Dat plan bevat een aantal noodzakelijke hervormingen van de taxisector, zoals bijvoorbeeld de afschaffing van de gewestbelasting, een aantal inspanningen om het zwartwerk in de taxisector tegen te gaan - al zou dat de normaalste zaak van de wereld moeten zijn - en een studie over de numerus clausus. Verder maakt het Taxiplan een legalisering mogelijk van bedrijven uit de deeleconomie, zoals Uber.

Tijdens de uitwerking van het Taxiplan hebt u naar eigen zeggen verschillende keren overlegd met vertegenwoordigers van de traditionele taxisector. Enkele maanden geleden bleek uit een open brief van de Brusselse taxisector dat er een dik haar in de boter zit. De sector beweert dat er al meer dan een half jaar geen overleg meer is en dat hij op allerlei manieren geboycot wordt. Er loopt van alles mis met de verlenging van de vergunningen en ook met de aankoop van de nieuwe taximeters.

Ook over de deeleconomie verschillen de meningen blijkbaar grondig. Groen en Ecolo sluiten zich aan bij de mening van de heer Ikazban dat Uber niet tot de deeleconomie behoort en niet meer dan een mooi verpakte taxidienst is, die onder de regels van die sector valt. De wet is de wet en die geldt ook in Brussel. We verwachten van de overheid dat ze ervoor zorgt dat die wordt nageleefd.

Met UberX verwacht de sector blijkbaar nog meer problemen. UberX-chauffeurs hebben bijna uitsluitend Waalse vergunningen. In Wallonië is het wettelijk toegelaten dat vergunningen verstrekt worden aan bedrijven die niet in Wallonië gevestigd zijn. De sector schat dat er in Brussel 200 tot 250 in Wallonië vergunde UberX-wagens rijden. Op een totaal van 1.300 is dat natuurlijk heel veel.

Op die manier komt het maximale aantal toegelaten taxi's onder druk te staan, net als de rentabiliteit van de taxibedrijven.

De regering kan niet enerzijds regels opleggen en in ruil daarvoor een zekere bescherming geven door het maximale aantal taxi's tot 1.300 te beperken, en anderzijds via een achterpoortje 200 tot 300 bijkomende taxi's toelaten, waarvoor bovendien soepelere regels gelden.

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

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Plusieurs jugements ont condamné Uber. Le juge du Tribunal de commerce, sauf erreur de ma part, a fait une distinction au niveau de la rémunération et de la contre-prestation du service qui est offert. Cela lui permet de dire, quand c'est une contre-prestation qui intervient dans les frais de charges, que ce n'est pas du transport rémunéré.

C'est pour ce motif que BlaBlaCar et d'autres plates-formes, qui ne rémunèrent qu'à hauteur du défraiement, se trouvent du côté légal de l'économie collaborative. D'autres plates-formes, dont Uber, qui rémunèrent le service, se trouvent dans le cadre de l'ordonnance et dans le transport rémunéré de personnes et sont donc en infraction. Il y a de la place pour l'économie collaborative pour un système tel que celui que BlaBlaCar fournit.

Un article assez récent a été écrit par David Renders dans le Journal de droit européen. Celui-ci mentionne que l'ordonnance actuelle poserait des questions de non-respect de la législation européenne au niveau de la concurrence. C'est intéressant, car - et cela rejoint la déclaration de politique régionale -, concernant les libertés d'établissement de services, le champ du transport rémunéré de personnes se trouve hors de la directive services.

En revanche, la législation bruxelloise serait en infraction concernant les règles de pratique de concurrence. L'ordonnance serait trop restrictive, ou en tout cas ne serait plus adaptée sur l'aspect de la concurrence. Cela serait assez difficile à réformer, aucun des ministres précédents n'ayant d'ailleurs réussi à le faire. Il faudrait trouver un cadre qui permette la concurrence dans ce secteur des taxis, car notre ordonnance ne serait plus dans les normes de la législation européenne.

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

Net als de taxisector vind ik dat problematisch. Wat wilt u daaraan doen? Hoe zult u de verschillen tussen de Brusselse en de Waalse wetgeving aanpakken? Overlegde u daarover al met de Waalse minister van Mobiliteit?

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

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *Uber werd meermaals veroordeeld. Het arbeidshof maakt een onderscheid tussen een loon en een tegemoetkoming. Wanneer de dienstverleners alleen een tegemoetkoming in de kosten ontvangt, gaat het niet om betaald vervoer.*

Daarom behoren BlaBlaCar en andere platformen die uitsluitend de kosten terugbetalen, tot de legale deeleconomie. Uber is echter een betalende dienst, valt daarom onder het toepassingsgebied van de ordonnantie en maakt inbreuk op de wet.

Volgens jurist David Renders zou de huidige ordonnantie ingaan tegen de Europese concurrentieregels. Dat is interessant, want betaald vervoer van personen valt buiten de dienstenrichtlijn.

De Brusselse ordonnantie zou tegen de concurrentieregels ingaan en te strikt zijn, in elk geval wat concurrentie betreft. Een aanpassing is echter moeilijk. Er zou een kader nodig zijn dat concurrentie binnen de taxisector mogelijk maakt, want anders beantwoordt de Brusselse ordonnantie niet langer aan de normen van de Europese regelgeving.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- "Sometimes it takes more time to reach a good solution."

La Commission européenne aussi pris son temps. Le rapport que vous mentionnez est récent. Je suis informé des événements dans les autres pays et j'entretiens des contacts à l'échelon international. Je suis invité à des rencontres sur ce dossier. Tous les pays et toutes les villes prennent le temps de la réflexion. La bonne nouvelle est que le gouvernement s'y attelle de nouveau depuis quelques semaines. Une décision est imminente.

(Remarques)

Chacun souhaite une modernisation de la législation sur le transport rémunéré des personnes. Le projet déposé sur la table du gouvernement est mieux abouti. Il reviendra à ce dernier de prendre une décision, laquelle sera guidée par deux considérations : d'abord, le service au client doit être de qualité et compléter le transport en commun ; ensuite, le statut des chauffeurs doit être garanti.

Deuxièmement, il ne faut pas oublier que certaines circonstances exceptionnelles à Bruxelles nous ont conduits à nous concentrer sur d'autres sujets, avec un impact important sur la mobilité, ce qui a retardé un peu notre décision.

Les opinions de tous sont connues, le secteur a été consulté et nous préparons actuellement une décision du gouvernement, qui devrait arriver assez rapidement. Par conséquent, il n'est pas sage de répondre aux autres questions sans disposer de cette décision. Cette dernière sera bien mûrie, bien réfléchie et bénéfique au secteur, aux clients, aux chauffeurs et à la société en général. Je vous en informerai dès qu'elle sera disponible.

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

M. Boris Dilliès (MR).- Quand je parlais du film "Un jour sans fin", je n'imaginai pas être si près de la réalité. De qui se moque-t-on ? Si on consulte les comptes rendus des précédentes commissions sur le sujet, c'est toujours la même non-réponse. Vous disiez à chaque fois, je vous cite, "dans les semaines qui viennent". J'ai posé six questions. Je n'ai pas eu une seule réponse !

(Remarques)

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De Europese Commissie is niet over één nacht ijs gegaan. Het rapport waarnaar u verwijst is recent. Ik blijf op de hoogte van de aanpak in andere landen en wordt uitgenodigd voor bijeenkomsten in verband met deze zaak. Alle overheden denken hierover na. De Brusselse regering buigt zich sinds kort ook opnieuw over dit dossier en neemt weldra een beslissing.*

(Opmerkingen)

Iedereen is voorstander van een modernisering van de regelgeving inzake betaald personenvervoer. De regering zal zich voor haar beslissing laten leiden door twee overwegingen: de service voor de klant moet kwaliteitsvol zijn en het openbaar vervoer aanvullen, en het statuut van de chauffeurs moet worden gegarandeerd.

Daarnaast mag u niet vergeten dat uitzonderlijke gebeurtenissen mij dwongen om me bezig te houden met andere zaken die een grote invloed hadden op de mobiliteit, waardoor mijn beslissing vertraging opliep.

Alle standpunten zijn bekend en de sector werd gehoord. Weldra zal er een regeringsbeslissing volgen. Het lijkt mij niet verstandig om vooraleer die beslissing er is, op de overige vragen te antwoorden.

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- *Wie houdt u nu eigenlijk voor de gek? Als ik de verslagen van de voorgaande commissies herlees, dan vind ik telkens hetzelfde nietszeggende antwoord. Steeds weer luidt uw antwoord "in de komende weken". Ik stelde u zes vragen en kreeg geen enkel antwoord!*

(Opmerkingen)

La seule chose, c'est qu'à nouveau, on botte en touche. Pourriez-vous s'il vous plaît me préciser un délai, parce que "dans les semaines qui viennent", c'est un peu facile ? On sait que dans un mois et demi, ce seront les vacances parlementaires et que tout sera donc reporté à octobre.

Qu'on nous dise clairement si, effectivement, on ne veut pas que ça bouge. Je peux le comprendre. Je sais que ce n'est pas facile au sein d'un gouvernement qui est majoritairement très à gauche et qui se compose de grands conservateurs et d'autres membres qui sont plus modernes. Le problème, c'est qu'on a l'impression que, sur ce dossier, ce sont à l'évidence les conservateurs qui semblent gagner le combat pour l'instant.

De grâce, ce n'est pas sérieux, ni respectueux, que vous nous répondiez à nouveau, pour la sixième fois en un an et demi, "dans les semaines qui viennent". J'aimerais simplement qu'on puisse me donner une date.

Le règlement est en votre faveur. Vous pouvez à nouveau me renvoyer aux calendes grecques, ce qui ne nous permet pas de bouger. Cela ne fait pas avancer le dossier, ni cet aspect de la mobilité.

On peut ensuite donner tous les noms qu'on veut. Économie collaborative ou non, ce n'est pas là le sujet. Je dirais même que ce n'est pas Uber en tant que tel le sujet. Le sujet, c'est de savoir si on bouge ou pas. Ici, à l'évidence, on ne bouge pas et on nous renvoie aux calendes grecques.

Je n'ai pas envie qu'on nous renvoie jusqu'à l'après-vacances, dans trois mois, pour à nouveau nous mener de délai imprécis en délai imprécis. Je vous demande très humblement de bien vouloir me donner une date. Ce serait merveilleux !

- *Les incidents sont clos.*

(M. Boris Dilliès, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE

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

Kunt u duidelijker zijn wat de termijn betreft? Over anderhalve maand begint het parlementair reces en dan wordt alles tot oktober uitgesteld.

Als u wilt dat er niets verandert, kunt u dat net zo goed duidelijk zeggen. Ik kan dat begrijpen, want gemakkelijk zal het niet zijn binnen een zeer linkse regering van conservatieven en anderen die wat moderner zijn. Het probleem is dat in dit dossier de conservatieven het pleit lijken te winnen.

Het is weinig respectvol dat u voor de zesde keer in anderhalf jaar "in de komende weken" antwoordt. Het wordt tijd dat u ons een datum geeft.

U hebt het reglement aan uw kant en kunt de hele zaak opnieuw op de lange baan schuiven, maar daarmee komt er geen verandering in het taxidossier.

Of die bedrijven tot de deeleconomie behoren of niet, is niet aan de orde. Zelfs Uber zelf doet er niet zoveel toe. Wat ter zake doet, is of er vorderingen zijn in het dossier of niet. In dit geval is dat duidelijk niet zo.

Ik wil niet naar huis gestuurd worden met de boodschap dat ik over drie maanden maar terug moet komen om dan weer van de ene vage belofte naar de andere te sukkelen. Het zou mooi zijn als u eindelijk eens een datum kunt vooropstellen!

- *De incidenten zijn gesloten.*

(De heer Boris Dilliès, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Ampe.

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

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

concernant "les conditions de circulation avenue de la Brabançonne et aux alentours".

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

Mme Els Ampe (Open Vld) *(en néerlandais)*. - *De nombreux riverains de l'avenue de la Brabançonne se plaignent des nuisances et embarras de circulation qu'ils subissent depuis la démolition du viaduc Reyers et la fermeture du tunnel Montgomery, sur lesquelles viennent se greffer la déviation des lignes de bus 29 et 63 en raison de travaux avenue Plasky et rue des Éburons. La réouverture du tunnel Montgomery est une absolue priorité pour améliorer la mobilité sur les grands axes de circulation.*

Grâce aux outils de simulation du Centre de mobilité, la Région peut mesurer précisément l'impact des reports de trafic en cas de déviation.

Quelles mesures avez-vous prises afin d'améliorer la mobilité avenue de la Brabançonne et dans les rues environnantes ? Où en sont les travaux avenue Plasky et rue des Éburons ? La rénovation du tunnel Montgomery est-elle en bonne voie ?

Une simulation de l'impact de la fermeture du tunnel Montgomery et de la démolition du viaduc Reyers, notamment sur l'avenue de la Brabançonne, a-t-elle été effectuée ? Des comptages ont-ils été effectués dans cette artère avant et après la démolition du viaduc Reyers ?

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "de verkeerssituatie in en rond de Brabançonnelaan".

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Ik krijg heel wat klachten van mensen die in en rond de Brabançonnelaan wonen, omdat het verkeer er dagelijks strop zit. De straat krijgt tegenwoordig veel verkeer te verwerken dat vroeger over het Reyersviaduct ging.

Sinds de afbraak van het Reyersviaduct en de sluiting van de Montgomerytunnel is de verkeersoverlast in de buurt volgens de omwonenden sterk toegenomen. Dat is vrij logisch, want het autoverkeer is nauwelijks verminderd en automobilisten die voor een gesloten tunnel staan, kiezen de volgende dag wel een alternatieve route. De heropening van de Montgomerytunnel is daarom een absolute prioriteit om de mobiliteit langs de grote verkeersassen weer vlot te krijgen.

Daarnaast kiezen ook pendelaars en vrachtverkeer vanuit Meiser en Dailly richting Europese wijk voor de Brabançonnelaan. Bovendien zorgen de bussen 29 en 63 voor lawaaioverlast. Die zijn voorlopig omgeleid wegens werkzaamheden in de Plaskywijk en in de Eburonenstraat. Ik hoef u niet uit te leggen dat dit allemaal de levenskwaliteit in de buurt onder druk zet.

Met de simulatietool van het Mobiliteitscentrum kan het gewest precies meten hoe het verkeer verschuift als er omleidingen zijn. De tool kan helpen om een beeld te krijgen van de exacte impact van de wijzigingen.

Welke maatregelen hebt u genomen om de mobiliteit in en rond de Brabançonnelaan weer vlot te krijgen? Hoeveel staan de werkzaamheden in de Plasky laan en de Eburonenstraat? Hoe verloopt de renovatie van de Montgomerytunnel?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les quelques gros et les nombreux petits chantiers sur la Moyenne ceinture provoquent indéniablement des nuisances pour les quartiers concernés. La forte diminution de capacité sur les artères principales entraîne un report du trafic vers les voiries locales et interquartiers parallèles à la Moyenne ceinture.*

Le modèle de trafic de la Région a indiqué deux itinéraires alternatifs potentiels pour les chantiers en cours. Le premier passe par l'avenue Plasky et le second par l'avenue de la Brabançonne et la rue du Noyer. Le tronçon le plus problématique se situe entre la place Dailly et la rue du Noyer. Le trafic vers la chaussée de Louvain enregistrerait une augmentation de 15%, et celui vers la rue du Noyer, une augmentation de 25 à 40% à l'heure de pointe matinale. Jusqu'à présent, aucun comptage n'a été effectué pour confirmer ces estimations.

D'après les simulations des différents scénarios de chantiers, les nuisances dans les rues avoisinantes sont en partie dues aux travaux du viaduc Reyers et se sont aggravées suite aux travaux imprévus mais indispensables dans le tunnel Montgomery. L'emprise spatiale des travaux du tunnel Montgomery n'est pas constante dans le temps, pas plus que son impact sur la mobilité. La situation devrait logiquement s'être améliorée depuis le 10 juin dernier, date à laquelle la circulation a pu reprendre de l'ampleur au niveau du rond-point Montgomery. De plus, le trafic est moindre durant la période estivale. Enfin, les travaux au niveau de la dalle de recouvrement du tunnel ne s'interrompent pas durant les congés du bâtiment.

La Commission de coordination des chantiers observe l'impact des travaux sur la voie publique. Vu le nombre de chantiers en cours dans cette zone, des perturbations du trafic sont inévitables, malgré tous les efforts.

Is er een simulatie gemaakt van de sluiting van de Montgomerytunnel en de sloop van het Reyersviaduct? Wat is de impact ervan op de Brabançonnelaan? Zijn er in de Brabançonnelaan voor en na de afbraak van het Reyersviaduct metingen uitgevoerd?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De enkele grote en vele kleine bouwplaatsen op de Middenring hebben samen uiteraard negatieve gevolgen voor de betrokken wijken. Door de sterke capaciteitsvermindering op de hoofdverkeerswegen zoeken mensen alternatieve wegen. Het verkeer verplaatst zich bijgevolg naar de wijk- of interwijkwegen die enigszins parallel lopen aan de Middenring en nog niet helemaal verzadigd zijn.

Voor de lopende bouwplaatsen heeft het gewestelijk verkeersmodel twee routes aangeduid die potentieel kunnen fungeren als alternatieve routes. Een van die routes loopt langs de Plasky laan, de andere via de Brabançonnelaan en de Notelaarstraat. De Brabançonnelaan is dus een sluipteg van de Middenring en het meest problematische gedeelte bevindt zich tussen het Daillyplein en de Notelaarstraat. In vergelijking met de verkeerssituatie voor de werkzaamheden, zou het verkeer in de richting van de Leuvensesteenweg naar schatting toenemen met 15% en in de richting van de Notelaarstraat met 25 tot 40% in de ochtendspits. We hebben nog geen tellingen uitgevoerd om die schattingen te bevestigen.

Uit de simulatie van verschillende bouwplaatsscenario's blijkt dat de extra overlast in de omliggende straten, en dus ook in de Brabançonnelaan, ten dele een gevolg is van de werkzaamheden aan het Reyersviaduct en dat die sterk is toegenomen door de onvoorziene, maar onvermijdbare werkzaamheden aan de Montgomerytunnel. Zoals u weet, is de ruimtelijke inname van de werkzaamheden aan de Montgomerytunnel niet constant in de tijd en de mobiliteitsimpact is dat dan ook evenmin. Normaal gezien zou de situatie sinds 10 juni verbeterd moeten zijn, aangezien er sindsdien bovengronds meer circulatie aan Montgomery mogelijk is. Bovendien is er tijdens de zomervakantie minder verkeer en daarom zullen de werkzaamheden aan

Au cours des prochains mois et années, nous serons probablement souvent confrontés aux conséquences, en termes de mobilité, des nombreux chantiers indispensables pour redonner à cette ville l'infrastructure dont elle a besoin et améliorer la qualité de l'espace public.

En résumé, les problèmes sont connus, mais les solutions peu nombreuses. La seule chose que nous puissions faire est achever le plus rapidement possible les travaux dans le tunnel Montgomery. Les travaux dans la zone de Reyers sont tout aussi urgents, mais sont retardés par la rénovation des divers tunnels qui l'occupent.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

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

concernant "un terminal d'autocars".

de dekplaat van de Montgomerytunnel ook tijdens het bouwverlof voortgezet worden om de verkeershinder zo veel mogelijk te spreiden en te beperken.

De commissie voor de Coördinatie van de Bouwplaatsen volgt de impact van de werkzaamheden op de openbare weg. Die commissie lijst ook de grote werkzaamheden aan gewestwegen op en probeert het verloop ervan meer te stroomlijnen. Er zijn heel wat bouwplaatsen in de zone en die worden allemaal op elkaar afgestemd, maar uiteraard is het onvermijdelijk dat het verkeer ondanks alle inspanningen ernstig verstoord is.

Ik vrees dat we de komende maanden en jaren nog vaker geconfronteerd zullen worden met mobiliteitseffecten van de vele bouwplaatsen die noodzakelijk zijn om onze stad opnieuw de infrastructuur te geven die ze nodig heeft en om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

Kortom, we kennen de problemen, maar er zijn eigenlijk weinig oplossingen voor. Het enige dat we kunnen doen is de werkzaamheden aan de Montgomerytunnel zo snel mogelijk voltooiën. Dat geldt natuurlijk ook voor de werkzaamheden aan de Reyerstunnel, maar die zullen nog meer tijd vergen als gevolg van de renovatie van de tunnels. We proberen die termijnen zo kort mogelijk te houden, maar ondertussen zal de impact blijven.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "een terminal voor autocars".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Les voyages en autocar connaissent un succès grandissant. Un an à peine après son lancement, l'allemand FlixBus propose déjà davantage de voyages internationaux qu'Eurolines, le leader du marché. Les chiffres publiés dans la presse, qui émanent de votre Cabinet, font état de 560 arrivées ou départs de bus internationaux par semaine à Bruxelles. Flixbus assure 33% de ces liaisons et Eurolines, 31%.*

Flixbus a multiplié par sept le nombre de passagers depuis son lancement en 2015. Il proposera bientôt 420 destinations dans onze pays, neuf départs par jour vers les destinations les plus populaires, ainsi que des bus de nuit vers Londres, Copenhague et Prague.

Le nombre d'autocars ne fera donc qu'augmenter à Bruxelles dans les prochains mois et années. En juillet dernier, lors d'un débat consacré à la place des autocars dans notre ville, le ministre avait indiqué que les plans d'action communaux de stationnement devaient prévoir suffisamment d'emplacements pour autocars et que les résultats de l'étude sur les terminaux de bus seraient connus au printemps 2016.

Il importe de s'interroger sur l'adéquation entre l'infrastructure urbaine et une flotte de bus importante. Les bus doivent pouvoir entrer et sortir aisément de la ville. Ils doivent disposer d'un nombre suffisant d'emplacements, avec un transfert modal efficace. Bruxelles est-elle prête à accueillir la forte augmentation du trafic générée par ces autocars ?

Pourriez-vous commenter les chiffres parus dans la presse ?

Quelles sont les conclusions de l'étude sur les terminaux de bus ?

Quels étaient les critères repris dans le cahier des charges de l'étude ?

Comment évaluez-vous la place des autocars dans les plans d'action communaux de stationnement qui ont déjà été introduits ?

De quelle façon intègre-t-on l'importante

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Reizen met de autocar zit in de lift. Een van de nieuwe spelers op de autocarmarkt, het Duitse FlixBus, biedt amper een jaar na de lancering al meer internationale busreizen aan dan Eurolines, de traditionele marktleider. Dat schreef de pers onlangs op basis van cijfers van uw kabinet. Uit die cijfers blijkt dat in Brussel elke week ongeveer 560 internationale bussen aankomen of vertrekken. FlixBus verzorgt 33% van deze busverbindingen en het Duitse Eurolines 31%. Daarnaast zijn er nog een aantal kleine busbedrijven.

FlixBus ging in mei 2015 van start met vier bussen per dag naar zes bestemmingen. Ondertussen verzevenvoudigde het aantal passagiers. Het aanbod zal dan ook uitgebreid worden. Binnenkort zullen vanuit Brussel 420 bestemmingen in elf landen aangeboden worden. Voor de meest populaire bestemmingen, zoals Parijs, Amsterdam en Berlijn, zal de frequentie opgetrokken worden tot negen vertrekken per dag. Daarnaast komen er ook nachtbusen naar Londen, Kopenhagen en Praag. Volgens Flixbus vertrekt er nu om het half uur een bus uit Brussel. Daarmee is het een van de belangrijkste hubs voor het bedrijf.

Het aantal autocars op de Brusselse wegen zal de komende maanden en jaren dus alleen maar toenemen. In juli vorig jaar debatteerden we ook al over de plaats van autocars in Brussel, onder meer naar aanleiding van de toen recente voetgangerszone. De minister liet toen in zijn antwoord optekenen dat het voorzien van voldoende parkeerplaatsen voor autocars deel uitmaakt van de gemeentelijke parkeeractieplannen en dat de resultaten van de studie over de vraag of en waar er een of meer busterminals moeten komen, in het voorjaar van 2016 bekend zouden zijn.

De bus is op een aantal vlakken efficiënter dan de auto om veel mensen te vervoeren. De vraag is of de stadsinfrastructuur geschikt is om een grote busvloot te ontvangen. De bussen moeten vlot in en uit de stad kunnen rijden. Er moeten voldoende parkeerplaatsen zijn en er moet een vlotte overstap op andere vervoermiddelen mogelijk zijn. Het sterk toenemende verkeer van de autocars in de stad roept grote vragen op. Is Brussel daar klaar voor? Kan of wil de stad dat? Het is nu al niet evident om

augmentation de trafic liée aux bus dans le réaménagement des voiries de la Région ?

vanuit het stadscentrum in de richting van de periferie te rijden. Hoe moet dat met die bijkomende bussen?

Kunt u de cijfers uit de pers toelichten?

Hoe evalueert u die cijfers?

Welke resultaten leverde de studie over de busterminals op of wanneer verwacht u de resultaten ervan?

Welke criteria waren in het bestek van de studie opgenomen?

Hoe evalueert u de plaats van de autocars in de al ingediende gemeentelijke parkeeractieplannen? Op welke manier hielden de gemeenten rekening met de bussen?

Hoe wordt er bij de heraanleg van wegen rekening gehouden met de sterke toename van het aantal bussen in het verkeer? Ik denk daarbij aan de aanleg van een stadsboulevard aan het einde van de E40 en de heraanleg van het verkeersknooppunt op het Meiserplein.

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Bruxelles Mobilité a lancé cette année, à ma demande, une étude relative à la circulation et au stationnement des autocars touristiques et des autobus internationaux dans la Région. Celle-ci a été menée par les bureaux Espaces-Mobilité et Transitec.*

Les bureaux d'études ont déjà posé un diagnostic sur les lignes de bus internationales. L'offre hebdomadaire est de 560 départs et arrivées. On dénombre environ 160 lignes de bus internationales par jour. Bruxelles est une escale européenne, avec 44% de trafic de transit. Eurolines détient 31% du marché, Fixbus, 33%, et Ouibus, 19%.

L'étude se penche également sur les terminaux envisageables pour des terminaux d'autocars. Les résultats définitifs de l'étude sont attendus pour début octobre. Le comité d'accompagnement en

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Brussel Mobiliteit startte op mijn vraag dit jaar een studie over het verkeer en het parkeren van toeristische autocars en internationale autobussen in het gewest. De studie wordt uitgevoerd door de bureaus Espaces-Mobilités en Transitec.

Over de internationale lijnbussen hebben de adviesbureaus al een diagnose gesteld. Er is een wekelijks aanbod van 560 aankomsten en vertrekken in Brussel. Er zijn ongeveer 160 internationale lijnbussen in beide richtingen per dag. Brussel is een pleisterplaats in Europa met 44% transitverkeer. De cijfers die u hebt gegeven, kloppen min of meer. Eurolines heeft 31% van de markt in handen, FlixBus 33% en Ouibus 19%.

De studie onderzoekt ook waar er busstations kunnen worden ingericht. De definitieve resultaten van die studie worden begin oktober verwacht. Het begeleidingscomité zal de studieresultaten en -

approuvera les résultats et les recommandations, avant de soumettre des propositions au gouvernement. Ce dernier examinera alors la question du financement.

Les critères fixés dans le cahier des charges sont les suivants :

- examiner la situation existante en matière de flux de circulation et de besoins de parking des autocars touristiques et des autobus internationaux ;

- réaliser une analyse prospective des flux attendus et un pronostic des besoins en emplacements de parking d'ici 2025 ;

- élaborer une proposition de plan d'action de stationnement pour toute la Région ;

- proposer des mesures d'accompagnement en matière de signalisation et de télégéolocalisation des parkings ;

- faire une proposition de tarification qui tienne compte du type de parking et du type de véhicule, sur la base d'une analyse comparative de deux autres villes.

Les plans d'action communaux de stationnement qui ont déjà été introduits intègrent le nombre d'emplacements pour autocars touristiques sur la base des attractions touristiques présentes sur le territoire communal. Par contre, ils n'anticipent pas les besoins sur le plan des lignes de bus internationales. C'est l'une des raisons pour lesquelles le gouvernement a commandé cette étude.

Il n'existe pas pour l'instant d'itinéraire recommandé et nous ne disposons pas non plus d'indications sur les itinéraires suivis. L'étude s'en chargera, en tenant compte de la hiérarchie des voiries.

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

voorstellen goedkeuren. Dan zullen er voorstellen aan de regering voorgelegd worden en die zal de financiering ervan bekijken.

De in de studie vastgelegde criteria zijn:

- het onderzoeken van de huidige stand van zaken inzake de verkeersstromen en de parkeerbehoeften van de toeristische autocars en internationale autobussen;

- het maken van een prospectieve analyse om een beeld te krijgen van de verwachte stromen en van een prognose van de parkeerbehoeften tegen 2025;

- een voorstel voorleggen van een parkeeractieplan voor het hele gewest;

- begeleidingsmaatregelen voorstellen op het vlak van signalisatie en parkeergeleiding;

- een voorstel doen, op basis van een benchmarking van twee andere steden, van een geschikte tarifiering op basis van het parkeertype en van het autocar- en autobustype.

U merkt dat het gaat om een allesomvattende studie.

De gemeenten die al een gemeentelijk parkeeractieplan hebben opgesteld, hebben rekening gehouden met een aantal parkeerplaatsen voor toeristische autocars op basis van de aanwezigheid van musea, toeristische plekken, concertzalen, grote scholen, enzovoort, maar ze hebben niet geanticipeerd op de behoeften op het vlak van de internationale lijnbussen. Daarom laat de regering die studie ook uitvoeren.

Momenteel bestaat er geen aanbevolen reisweg en zijn er ook geen gegevens over de gevolgde reizen, maar de studie zal die in kaart brengen. De regering heeft gevraagd dat de studie de toegangswegen zou vermelden tot de polen die in het ontwerp van Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) opgenomen zijn. Daarbij wordt rekening gehouden met de hiërarchie van de wegen. Het richtschema van de E40 houdt overigens rekening met de realiteit op het terrein.

De voorzitter. - De heer Delva heeft het woord.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *L'étude devrait donc être disponible fin octobre. Nous espérons qu'elle débouchera sur quelques itinéraires recommandés. Je crains cependant que les centaines de bus qui, aujourd'hui déjà, traversent des quartiers résidentiels, continueront à le faire, au préjudice de la qualité de vie en ville.*

En même temps, il faut que les touristes qui se rendent à Bruxelles en bus soient accueillis dans un terminal moderne, car c'est déterminant pour leur première impression de notre ville.

Ce ne sera pas chose aisée que de préserver la qualité de vie des quartiers avoisinants tout en garantissant un bon accueil au secteur florissant du transport par bus.

- *L'incident est clos.*

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 "les nouvelles révélations sur les données contenues dans les cartes Mobib".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JULIEN UYTTENDAELE,

concernant "les nouvelles révélations sur les données contenues dans les cartes Mobib".

M. le président.- À la demande conjointe des auteurs, les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

De heer Paul Delva (CD&V).- De studie zou dus eind oktober klaar moeten zijn. Hopelijk levert ze een aantal aanbevolen reismogelijkheden op. Ik vrees immers dat die honderden bussen die dagelijks vertrekken en aankomen, door een aantal woonwijken zullen rijden. Ze doen dat trouwens vandaag al. In het belang van de leefbaarheid van de stad, waar iedereen altijd de mond vol van heeft, is het belangrijk dat daar rekening mee wordt gehouden.

Tegelijkertijd gaat het meer dan ooit ook over het imago van Brussel. Een eerste indruk kun je maar één keer wekken. Als toeristen met de bus naar Brussel komen, is het belangrijk dat zij op een geschikte plaats ontvangen worden, zoals in een modern busstation.

Het wordt een moeilijke oefening om enerzijds de omliggende wijken leefbaar te houden en anderzijds die bloeiende sector van het busvervoer op een gepaste manier te ontvangen.

Ik kijk uit naar de resultaten van de studie.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de nieuwe onthullingen over de gegevens op de Mobib-kaarten".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE,

betreffende "de bescherming van de gegevens op de Mobib-kaart van de MIVB".

De voorzitter.- Op het gezamenlijk verzoek van de indieners worden de interpellaties naar een volgende vergadering verschoven.

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'inflation publicitaire sur le réseau de la STIB".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Ces dernières semaines, deux caps ont été franchis dans l'invasion publicitaire sur le réseau de la STIB.

D'abord, l'intérieur d'un splendide T3000 s'est vu affubler de publicités pour une marque de déodorant, tant sur le plafond que sur le dos des sièges, s'imposant de façon on ne peut plus lourde aux usagers, un peu comme dans les avions de certaines compagnies à bas coûts.

Ce type de campagne est étonnant, puisque le pouvoir public avait justement fait le choix d'investir dans des intérieurs de véhicules plutôt luxueux. Les livrer soudainement à des publicités criardes ruine cette intention. Par ailleurs, ladite campagne est lancée au moment où les premières chaleurs se font sentir et accréditent l'idée que les transports publics sentent mauvais...

Ensuite, du déodorant d'une autre marque a été diffusé dans la station Porte de Namur, dans le cadre d'une campagne publicitaire, toujours. Cette fois, on a dépassé le cap du respect de l'intégrité physique des usagers, qui se sont ainsi vus obligés d'inhaler un produit, de gré ou de force, à des fins publicitaires.

(Remarques de M. Smet)

Vous pouvez en rire, M. le ministre, mais ce n'est pas drôle...

Jusqu'à nouvel ordre, le transport en commun est un service public. Il est donc anormal que des usagers soient contraints d'inhaler des substances à des fins publicitaires alors qu'ils ne souhaitent, a priori, qu'accéder à un service de transport financé,

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de inflatie van reclame op het MIVB-net".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het wemelt van de reclame op het net van de MIVB. De voorbije weken werden twee nieuwe grenzen overschreden.*

Ten eerste werd het interieur van een mooie tram vol reclame voor een deodorant gehangen. Zo'n campagne roept verbazing op, aangezien de regering de keuze maakte om in luxueuzere voertuigen te investeren, die ze nu laat verpesten met schreeuwerige reclame. Bovendien valt de campagne samen met de eerste hitte, waardoor ze de opvatting lijkt te versterken dat het openbaar vervoer stinkt.

Bovendien werd naar aanleiding van een andere reclamecampagne deodorant verstoven in metrostation Naamsepoort. Zo werd de fysieke integriteit van de reizigers geschaad, want ze konden niet anders dan het product inademen.

(Opmerkingen van de heer Smet)

U moet daar niet om lachen, mijnheer Smet, want het is niet grappig.

Tot nader order is het openbaar vervoer een publieke dienst. Het is dan ook niet normaal dat reizigers worden gedwongen om deodorant in te ademen terwijl ze met belastinggeld gefinancierd vervoer willen nemen. Bovendien bevat de deodorant die verstoven werd mogelijk kankerverwekkende substanties en allergenen.

Elders in de openbare ruimte gelden stedenbouwkundige regels om een wildgroei van reclame te vermijden, maar op het MIVB-net lijkt het alsof alles kan en alles mag. Passagiers

qui plus est, par l'impôt. On peut dès lors s'interroger, à voir le citoyen usager transformé en public captif d'une campagne de publicité physiquement agressive. D'autant plus que le produit diffusé est composé de substances potentiellement cancérigènes, de perturbateurs endocriniens, sans parler des allergènes. J'ai vérifié ce point.

Alors que, dans le reste de l'espace public, des règles d'urbanisme ont été édictées pour diminuer l'emprise publicitaire, le réseau de la STIB apparaît de plus en plus comme une zone de non-droit en la matière, et les passagers comme un produit que l'on vend aux marketeurs.

Pouvez-vous me dire ce qui justifie l'aspersion d'un produit chimique dans une station de métro ? Est-ce conforme aux règles de respect de la STIB envers ses usagers ?

Pouvez-vous également me préciser, au cas où il existerait, quel est le cadre fixant les limites de l'emprise publicitaire sur le réseau de la STIB ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- La diffusion olfactive pour une campagne publicitaire est rarement utilisée par les annonceurs sur le réseau de la STIB. Il s'agit de publicités événementielles, tout à fait limitées dans le temps, qui utilisent un produit commercialisé ayant passé l'ensemble des tests en matière de santé et respectant les contraintes en matière de sécurité et de prévention.

Les fragrances utilisées lors de ces campagnes publicitaires suivent toujours les directives de l'International Fragrance Association, de qui elles reçoivent leur certification. Ce n'est pas la première fois que la STIB a autorisé une telle campagne. Une première expérience a déjà été menée avec succès pour la promotion des Plaisirs d'hiver, lors desquels une fragrance "crumble" a été diffusée à la station De Brouckère. D'autres actions similaires ont déjà eu lieu dans d'autres transports publics européens.

En matière de publicité, la STIB a mis en place une charte d'éthique publicitaire stricte, approuvée par

worden beschouwd als koopwaar om aan marketeers te slijten.

Hoe rechtvaardigt u de verspreiding van een chemisch product in een metrostation? Strookt dat wel met de regels die de MIVB ten opzichte van de reizigers aan de dag moet naleven? Bestaat er een wettelijk kader dat de reclame op het MIVB-net beperkt?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het gebeurt maar zelden dat er deodorant of parfum wordt verstoven op het MIVB-net. Het ging om een tijdelijke campagne voor een product dat beantwoordt aan alle voorschriften inzake gezondheid, veiligheid en preventie.*

De parfums die gebruikt worden tijdens zulke reclamecampagnes zijn gecertificeerd door de International Fragrance Association. Het was niet de eerste keer dat de MIVB zo'n campagne toestond. Eerder al werd er in metrostation De Brouckère een succesvolle reclamecampagne voor Winterpret gevoerd waarbij parfum werd verstoven en ook in andere Europese steden vonden soortgelijke acties plaats.

De MIVB hanteert een strikt ethisch charter dat destijds door vertegenwoordigers van Ecolo goedgekeurd werd en waaraan alle reclamemakers zich moeten houden.

Ik heb de zaak laten analyseren, en daaruit bleek

vos délégués à l'époque, que tout annonceur est tenu de respecter scrupuleusement. Cette charte impose que toutes les publicités soient conformes à la législation et respectent les règles et recommandations énoncées par le Jury d'éthique publicitaire (JEP).

Selon l'analyse qui a été faite, les actions publicitaires évoquées rentrent bien dans les limites de cette charte et n'ont suscité aucune remarque de clients auprès des services de la STIB, ni, à la connaissance de la STIB, sur les réseaux sociaux, à part votre propre tweet. Par conséquent, je suppose que les Bruxellois ne trouvent pas cette pratique trop dérangeante. Et moi non plus.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il y a beaucoup de choses autorisées qui ne sont pas souhaitables pour autant. Prenez l'exemple du Roundup ! On peut aussi faire le choix de consommer ou ne pas consommer des produits qui sont potentiellement mauvais pour la santé. Dans votre consumérisme effréné, vous ne semblez pas vous soucier des signaux du corps. Quand bien même, cela n'indisposerait qu'une seule personne - et ce n'est pas le cas - ne faudrait-il pas s'interroger ?

Il ne faut pas confondre un petit nombre de plaintes avec un taux de satisfaction. De nombreuses personnes ont mieux à faire qu'introduire des plaintes chaque fois que quelque chose les dérange.

Je trouve que vous traitez avec beaucoup de légèreté ce sujet. Vous dites "il y a eu une première expérience". Cela dit beaucoup de votre façon d'envisager les usagers : vous les traitez comme du bétail publicitaire. Cela me dérange profondément, car nous parlons ici d'usagers d'un service public. Si je fais le choix des transports en commun, ce n'est pas pour être assommée d'incitations à consommer des produits dont je n'ai pas besoin ou qui ne sont pas bons pour la santé. Je répète par ailleurs que le choix de consommer un produit est celui du citoyen et que ce n'est pas parce qu'un produit est autorisé qu'il n'est pas néfaste.

Quant au Jury d'éthique publicitaire, la question de l'inefficacité de l'autorégulation de ce secteur - puisque c'est de cela qu'il s'agit - a été abordée à maintes reprises. Je constate que, pour vous, il n'y

dat de reclamecampagnes waarover u het had wel degelijk stroken met het charter. Behalve uzelf heeft geen enkele klant bezwaar gemaakt bij de MIVB of op de sociale media. Ik neem dan ook aan dat de Brusselaars de zich niet storen aan de verstuiwing van deodorant. Ik trouwens ook niet.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het is niet omdat een product wettelijk is toegelaten, dat het een goed idee is om het te gebruiken. Denk maar aan de omstrede onkruidverdelger Roundup. Je kunt ook kiezen om producten te weren als ze mogelijk schadelijk zijn voor de gezondheid. Als voorstander van ongeremd consumentisme lijkt u de signalen van het menselijk lichaam in de wind te slaan. Als zelfs één persoon zich aan de verstuiwing van parfum in metrostations stoort, is dat al voldoende om kritisch te zijn.*

Het is niet omdat er weinig klachten komen, dat passagiers tevreden zijn over de reclamecampagnes. Veel mensen hebben wel wat beters te doen dan telkens weer een klacht in te dienen.

Ik vind dat u veel te licht over deze zaak gaat. U zegt dat de reclamecampagne voor de eerste keer werd gevoerd. Dat spreekt boekdelen: u beschouwt de passagiers van de MIVB als reclamevee. Die houding stoort me mateloos. We hebben het over gebruikers van een openbare dienst. Als ik voor het openbaar vervoer kies, wil ik niet overspoeld worden met boodschappen die me aanzetten tot het kopen van nutteloze en mogelijk schadelijke producten. Bovendien moet iedereen zelf kunnen beslissen welke producten hij consumeert.

De Jury voor Ethische Praktijken inzake reclame is een instrument van de reclamesector zelf en werkt niet efficiënt.

a aucun problème à envisager les usagers de la STIB comme des cobayes.

- *L'incident est clos.*

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 "la diminution de la vitesse commerciale des trams et bus de la STIB".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La vitesse commerciale des trams et des bus est un élément-clé d'un réseau performant, bien plus que la diffusion de parfum dans un but publicitaire, pour faire référence à mon interpellation précédente. Depuis de nombreuses années, tant la STIB que les gouvernements successifs l'ont suffisamment compris pour y consacrer des programmes dédiés : Vicom autrefois, désormais Avanti.

Il s'agit d'un élément-clé tant pour le confort et la fiabilité que d'un point de vue financier. En effet, il s'agit d'un élément incontournable dans le choix modal des citoyens. Les facteurs influençant la vitesse commerciale sont de divers ordres et peuvent se diviser grosso modo en deux catégories : le temps perdu dans la circulation et le temps mis aux arrêts pour embarquer et débarquer les voyageurs.

Nous savons tous que cette seconde catégorie est, partiellement, influencée par la première. Un véhicule ralenti dans son parcours perdra en régularité, ce qui augmente à chaque minute perdue le nombre de voyageurs aux arrêts. Plus il y a de voyageurs à embarquer, plus le bus perd de temps à l'arrêt, et ainsi de suite.

Par ailleurs, l'ergonomie des véhicules - plancher à hauteur du quai, adaptation du mode à la fréquentation de la ligne comme, par exemple, ne pas mettre un tram là où il faudrait un bus articulé,

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de daling van de reissnelheid van de trams en bussen van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Als we goed openbaar vervoer willen, moet de reissnelheid van bussen en trams voldoende zijn. Zowel de MIVB als de Brusselse regering is zich daarvan bewust. Er werden zelfs specifieke programma's aan gewijd.*

Wanneer mensen voor een vervoermiddel moeten kiezen, speelt de reissnelheid daarin een belangrijke rol. Factoren die de reissnelheid beïnvloeden kunnen we grofweg in twee categorieën onderbrengen: de tijd die een voertuig in het verkeer verliest en de tijd die nodig is om reizigers te laten in- en uitstappen.

De tweede categorie wordt gedeeltelijk door de eerste bepaald. Als een voertuig niet snel genoeg kan rijden, staan er meer reizigers aan de haltes te wachten, waardoor er meer tijd verloren gaat bij het in- en uitstappen enzovoort.

Ook de gebruiksvriendelijkheid van het voertuig is belangrijk. Reizigers moeten vlot kunnen in- en uitstappen, instructies moeten duidelijk zijn enzovoort.

Ten slotte is het feit dat reizigers alleen vooraan mogen opstappen op drukke momenten eveneens nadelig voor de reissnelheid.

De rijtijd kan verbeterd worden door voertuigen in eigen beddingen te laten rijden en ervoor te zorgen

instructions claires aux usagers pour qu'ils adoptent le comportement le plus adapté... - joue également un rôle important.

Enfin, le choix de ne pas laisser monter de voyageurs par les portes situées à l'arrière dans les bus simples est clairement un facteur de ralentissement aux arrêts aux heures de grande affluence.

Pour ce qui concerne le temps passé dans la circulation, les deux principales mesures qui permettent de gagner en vitesse commerciale sont les sites propres et la capacité à les faire respecter par les usagers non autorisés, ainsi que les feux télécommandés, précieux pour éviter les pertes de temps aux carrefours.

Malheureusement, le rapport annuel de la STIB met en évidence une stagnation et même un recul de la vitesse commerciale de ses bus et de ses trams. Cela soulève une série de questions, puisque c'est une inversion de la tendance de ces dernières années.

Interviewé dans la presse, le directeur général de la STIB affirme - et cela vous évitera de dire encore que c'est la faute d'Ecolo quand les Verts étaient encore au gouvernement - au sujet de la demande de sites propres : "Je me demande si cela n'a pas été plus entendu par le passé qu'aujourd'hui. Peut-être que le message a un peu perdu de sa force. Et puis il y a d'autres lobbies qui prônent le tout-à-la-voiture. Chacun revendique sa place dans l'espace public et il faut faire des choix. Ceux-ci ne se font pas toujours en notre faveur et la conséquence, c'est que la vitesse commerciale diminue".

Il y aurait donc bien un facteur récent qui correspond à l'évolution actuelle de la vitesse commerciale sur le réseau de la STIB... C'est pourquoi, M. le ministre, je souhaiterais connaître les raisons qui expliquent ces mauvais résultats, même si M. de Meeûs nous en a déjà donné quelques-unes.

Pouvez-vous me dire s'il s'agit d'une tendance qui affecte toutes les lignes ou si certaines lignes sont plus touchées que d'autres ? Je souhaiterais également savoir où en est le programme d'installation des feux télécommandés. Comment expliquez-vous qu'à certains carrefours où ils existent, ils ne sont pas réglés de façon à donner

dat andere weggebruikers die niet gebruiken. Het tijdsverlies op kruispunten kan worden beperkt met op afstand bediende verkeerslichten.

Jammer genoeg blijkt uit het jaarverslag van de MIVB dat de reissnelheid van de bussen en trams stagneert of zelfs afneemt. Dat vormt een trendbreuk met de voorgaande jaren en roept een aantal vragen op.

De directeur-generaal van de MIVB vraagt zich af of de regeringen zich in het verleden niet sterker bewust waren van het belang van eigen beddingen voor het openbaar vervoer. De keuzes die vandaag worden gemaakt in verband met de indeling van de openbare ruimte, zijn niet bevorderlijk voor de reissnelheid van het openbaar vervoer.

Welke oorzaken ziet u voor de afgenomen reissnelheid van het openbaar vervoer?

Werd die afname op alle lijnen vastgesteld, of zijn er lijnen waar het probleem groter is dan bij andere? Hoever staat u met de installatie van op afstand bediende verkeerslichten? Op sommige kruispunten waar ze al geïnstalleerd zijn, geven ze het openbaar vervoer toch geen voorrang. Hoe komt dat?

Ik begrijp niet hoe het zo lang kan duren voor er in het Brussels Gewest eindelijk eens een maatregel wordt uitgevoerd! In elke andere stad is zo'n systeem binnen de zes maanden geïnstalleerd. In Brussel wordt er al twaalf jaar aan gewerkt en is het nog steeds niet operationeel!

Op locaties waar wel op afstand bediende verkeerslichten zijn geïnstalleerd, zijn ze slecht afgesteld of sturen ze de boel nog meer in de war. Afgezien van de tunnels zijn er duidelijk nog meer mobiliteitsproblemen in Brussel. Hoe pakt Brussel Mobiliteit die probleemdossiers eigenlijk aan?

priorité aux transports publics ?

Je m'explique. Il y a un an, vous m'aviez juré, sur la base des dires de Bruxelles Mobilité, qu'au carrefour de l'Étoile où circulent les trams à hautes fréquences 7 et 94, le feu était réglé pour laisser passer en priorité les trams lorsqu'ils arrivent.

Je peux vous assurer qu'en pratique, c'est tout l'inverse qui se passe : le feu semble réglé pour faire attendre les trams et laisser passer les voitures en priorité ! C'est caricatural ! Ainsi, à chaque passage, deux lignes de tram d'envergure perdent chacune deux minutes et ce, dans les deux sens !

Cela n'est pas négligeable en termes d'exploitation de réseaux, surtout si l'on multiplie ces minutes perdues par leurs conséquences et par le nombre de passagers concernés.

Ainsi, en matière de feux télécommandés, je ne comprends pas ce qui se passe. Les choses mettent une éternité à se concrétiser dans cette Région ! Dans n'importe quelle autre ville, pareil système met six mois à se mettre en place, alors qu'à Bruxelles, nous parlions de ces feux avant même mon entrée dans ce parlement, il y a presque douze ans de cela, et le processus n'a toujours pas abouti ! Cela vous dédouane un petit peu, d'une certaine manière.

Plus encore, quand ces feux sont installés, ils sont parfois mal réglés ou font pire que mieux ! J'aimerais donc comprendre comment fonctionne l'administration concernée, car j'ai l'impression que les tunnels ne constituent pas l'unique problématique à Bruxelles...

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, effectivement certaines lignes sont plus touchées que d'autres par le problème que vous évoquez. Pour le bus, ce sont principalement les lignes qui ont le nouveau plan de circulation du Pentagone en commun. Pour les trams, ce sont surtout les lignes 92 et 81.

Mais de façon générale, les causes des retards ou de la dégradation de la vitesse moyenne du réseau par rapport aux années précédentes ressortent de

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Op bepaalde lijnen is de reissnelheid sterker afgenomen dan op andere. Bij de bussen gaat het vooral om de lijnen die het nieuwe verkeersplan voor de Vijfhoek moeten volgen. Bij de trams gaat het vooral over lijnen 92 en 81.*

Algemeen kennen vertragingen of lagere gemiddelde snelheid in vergelijking met de vorige jaren een aantal oorzaken, zoals de toename van

plusieurs phénomènes :

- la croissance de la demande de mobilité sur tous les modes, qui induit d'une part plus de voyageurs à embarquer et d'autre part, plus d'interactions avec d'autres usagers dans les voiries et les carrefours (automobilistes, camions, taxis, cyclistes, piétons, etc.) ;

- la croissance des incivilités de tous ordres (circulation et stationnement sur les sites réservés ou aux arrêts, refus de priorité, encombrement des carrefours, etc.) ;

- la saturation des infrastructures du transport public lui-même à la suite de l'intensification des fréquences sur l'infrastructure existante (rue du Progrès, rue du Luxembourg, carrefour Buyl, square de Trooz, etc.) ;

- l'intensification des chantiers menés dans notre Région et dont l'impact est intensifié par la croissance de la circulation générale ;

- le maintien au niveau 3 de la menace terroriste, qui a pour effet que la police est moins disponible pour assurer la mobilité de la ville, les effectifs étant affectés prioritairement à la sécurisation du territoire ;

- la priorité des automobiles qui est devenue très compliquée, notamment du fait que, dans certains carrefours, la priorité est donnée aux transports en commun, ce qui a pour effet des files préjudiciables.

Il est vrai que la programmation des feux constitue une partie importante du programme Avanti. Dans le cadre d'Avanti feux phases 1 et 2, 170 carrefours ont été équipés.

Fin 2015, nous avons engagé 2,2 millions d'euros pour la télécommande des feux phase 3 et ce, afin d'équiper le solde des carrefours. En 2016, l'investissement tournera autour des 700.000 euros. On peut s'attendre d'ici à la fin 2016 à un minimum de 30 carrefours à équiper, dans le cadre de cette phase 3.

Toujours en ce qui concerne le déploiement des télécommandes de feu, j'ai permis, via le programme Avanti en 2015, d'engager deux équivalents temps plein en charge de la

het aantal reizigers, de toename van asociaal gedrag (zoals privévoertuigen die busstroken gebruiken), de verzadiging van de infrastructuur van het openbaar vervoer, het toenemende aantal werven in Brussel, het behoud van dreigingsniveau 3, waardoor de politie minder beschikbaar is om het verkeer te regelen, en de ingewikkelde voorrangregeling, die op sommige kruispunten tot schadelijke files leidt.

De installatie van op afstand bediende verkeerslichten is een belangrijk onderdeel van het Avanti-programma. In het kader van Avanti werden er op 170 kruispunten dergelijke verkeerslichten geplaatst.

Eind 2015 maakte ik 2,2 miljoen euro vrij voor de laatste fase van het programma en om op de rest van de kruispunten dergelijke verkeerslichten te plaatsen. In 2016 zal de investering ongeveer 700.000 euro kosten. Tegen eind 2016 moeten minstens 30 kruispunten op afstand bediende verkeerslichten krijgen. Daarvoor werden in 2015 via het Avanti-programma twee voltijdse equivalenten (VTE) aangeworven.

In april 2016 stelde Brussel Mobiliteit een nieuw contract op met het oog op de vervanging van verouderde infrastructuur.

Daarnaast overlegt Brussel Mobiliteit regelmatig met de Brusselse gemeenten over de installatie van op afstand bediende verkeerslichten. Met de stad Brussel zijn er echter helaas wat problemen. In de andere gemeenten werden tussen 2012 en 2016 niet minder dan 44 gemeentelijke kruispunten aan het gewest overgedragen. Daar kunnen nu op afstand bediende verkeerslichten komen.

Op de kruispunten waar op afstand bediende verkeerslichten de meeste tijdswinst opleveren, staat dat soort verkeerslichten er al. Gemiddeld leveren ze een tijdswinst van een tiental seconden op, al is dat natuurlijk afhankelijk van hoe het kruispunt is aangelegd. Op bepaalde kruispunten was het niet mogelijk om op afstand bediende verkeerslichten te plaatsen, bijvoorbeeld omdat er een heraanleg gepland is, omdat meerdere verkeerslichten er op elkaar zijn afgestemd, omdat er een rotonde wordt aangelegd, omdat de aanleg het niet toelaat of omdat bepaalde lijnen elkaar kruisen op het kruispunt.

programmation des carrefours et de la gestion quotidienne des équipements réalisés.

En avril 2016, l'administration a préparé un nouveau contrat visant le remplacement des infrastructures vétustes, dont certaines, très anciennes, ne permettent pas la programmation via le nouveau système.

De plus, Bruxelles Mobilité entretient des contacts réguliers avec l'ensemble des communes de la Région dans le cadre de la reprise des carrefours à feux par celle-ci, ceci notamment pour les télécommandes de feux en lien avec les transports publics dans le cadre du programme Avanti.

Avec la Ville de Bruxelles, nous avons malheureusement quelques soucis. En ce qui concerne les autres communes et durant la période allant de 2012 à 2016, pas moins de 44 carrefours communaux ont été repris par la Région et peuvent être équipés de télécommandes de feux.

Il faut savoir que les carrefours où les gains sont les plus importants et où l'installation de la télécommande des feux est réaliste sont déjà équipés. Le gain peut être de l'ordre d'une dizaine de secondes en moyenne. Cela dépend, bien entendu, de la configuration des carrefours. Certains carrefours n'ont pu être équipés pour diverses raisons, telles que :

- des travaux d'aménagement planifiés ;
- la coordination des feux entre eux (il existe parfois des ondes vertes) ;
- la création de ronds-points ;
- certains aménagements pénalisants, tels que les très longues traversées piétonnes ;
- le croisement de certaines lignes de transport public au carrefour (ligne principale contre lignes secondaires, avec impact pour les autres lignes).

La configuration de notre ville n'est pas toujours évidente pour organiser ce changement. Dans d'autres villes, il est plus facile à organiser grâce à la manière dont sont disposées les voiries.

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

De weginrichting in Brussel maakt het niet altijd gemakkelijk om op afstand bediende verkeerslichten te installeren.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous confirmez une augmentation du nombre d'usagers de la voirie. Il conviendrait donc d'être plus strict dans la définition de l'espace réservé aux transports publics par rapport aux autres modes de transport, en tout cas la voiture. En termes d'occupation de l'espace, en effet, la voiture est le mode de transport le moins rentable. Et en cas de concurrence directe, il faut opérer un choix radical.

S'agissant du Pentagone, nous ne pouvons que regretter la manière dont la STIB a été traitée par la Ville de Bruxelles. Une telle attitude a des conséquences sur le budget régional et sur les Bruxellois. La Ville de Bruxelles a agi au mépris des Bruxellois et des usagers du transport public.

Il est des cas où l'absence de commande de feux est injustifiable, comme au carrefour de l'Étoile ou sur certaines portions de l'avenue Louise. Pour que les bus et les trams avancent, nous devons devenir radicaux en la matière. Ils doivent remplir leur mission, au bénéfice de nos finances, des usagers, de la qualité de l'air et de la mobilité.

- *L'incident est clos.*

(M. Sevket Temiz, deuxième vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)

INTERPELLATION DE M. BORIS DILLIÈS

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

concernant "l'état de vétusté et les modalités de rénovation du tunnel Léopold II".

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

M. Boris Dillières (MR).- La commission spéciale relative aux tunnels a, entre autres, permis de mettre en exergue divers soucis liés à la rénovation du tunnel Léopold II. Alors que les premiers grands constats quant à l'état de vétusté du tunnel ont été démontrés dès 2009 par M. Philippe Pivin, la rénovation dudit tunnel aura lieu neuf ans plus tard,

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Als het aantal weggebruikers toeneemt, moet de ruimte die voor het openbaar vervoer is voorbehouden, strikter worden afgebakend, en in het bijzonder voor auto's. De auto neemt naar verhouding immers het meeste plaats in op de openbare weg. In sommige gevallen moet er een radicale keuze worden gemaakt.*

De manier waarop de stad Brussel de MIVB heeft behandeld, is betreurenswaardig. Dat zal niet alleen gevolgen hebben voor de gewestbegroting, maar ook voor alle gebruikers van het openbaar vervoer.

Op sommige plaatsen is de afwezigheid van op afstand bediende verkeerslichten onverantwoord. Als u wilt dat bussen en trams vlot kunnen doorrijden, moet u radicale keuzes durven te maken. Dat kan alleen maar in het voordeel zijn van de financiën van het Brussels Gewest, de passagiers van de MIVB, de luchtkwaliteit en de mobiliteit.

- *Het incident is gesloten.*

(De heer Sevket Temiz, tweede ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

INTERPELLATIE VAN DE HEER BORIS DILLIÈS

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

betreffende "de verouderde staat en de modaliteiten voor de renovatie van de Leopold II-tunnel".

De voorzitter.- De heer Dillières heeft het woord.

De heer Boris Dillières (MR) *(in het Frans).*- *De bijzondere tunnelcommissie bracht meerdere zaken aan het licht over de Leopold II-tunnel. Zo bleek al in 2009 dat die tunnel in slechte staat was, terwijl de renovatie pas voor 2018 gepland werd. Dat kan de veiligheid van de automobilisten in het gedrang brengen. Gisteren nog vatte een auto vuur in de*

soit en 2018. L'absence de décision quant à ce dossier ainsi que l'état de décrépitude - et c'est peu dire - du tunnel Léopold II pourrait être dommageable pour la sécurité des automobilistes puisque, pas plus tard qu'hier encore, une voiture a pris feu dans ce tunnel.

C'est une situation assez angoissante quand on connaît les risques, puisque nous gardons tous en mémoire l'incendie du tunnel du Mont-Blanc. Les mesures d'urgence, qui datent de 2012, n'ont pas encore été prises, exposant ainsi le tunnel Léopold II au risque d'un véritable drame. Le cas échéant, on ne pourrait plus parler de faute collective et partagée.

Le nouveau masterplan que vous nous avez transmis - et qui, cette fois, a été discuté au sein du gouvernement - indique que le tunnel Léopold II sera rénové sous la forme d'un partenariat public-privé (PPP) pour une période de trois ans, et ce dès 2018, durant la nuit, les week-ends et les vacances scolaires. Ce plan très concret va dans la bonne direction, mais sera-t-il mis en œuvre ?

Quel est l'avis de la Banque européenne d'investissement (BEI) sur le financement de ce tunnel ? A-t-elle remis un avis négatif ? Si oui, quels sont les motifs avancés ?

Quel est le consortium retenu dans le cadre de la rénovation du tunnel Léopold II en contrat DBFM (Design, Build, Finance, Maintain) ?

Quelles lignes de bus ont-elles été retenues pour répondre à la demande de transport liée à la fermeture du tunnel ? Quel est le coût estimé de l'augmentation de ces fréquences pour la STIB ?

Quels parkings de transit temporaires seront-ils mis en place dans le cadre de cette fermeture ? Avez-vous retenu le parking du Basilix Shopping Center ou celui du parvis de la Basilique ? Où en sont les concertations avec les communes touchées par ce chantier ? Quel en est le calendrier ?

Les travaux auront-ils lieu le jour durant les week-ends et les vacances scolaires ? Si oui, avez-vous choisi d'internaliser les coûts relatifs à la mobilisation des agents des zones de police ? Quel en serait le montant estimé ?

Quel serait l'impact d'un probable élargissement du

tunnel.

Dat is uitermate verontrustend, want we herinneren ons allemaal nog de ramp in de Mont Blanc-tunnel. De noodmaatregelen die van 2012 dateren, werden nog niet eens uitgevoerd, waardoor we een grote ramp riskeren. Als het zo ver komt, zullen we ons niet kunnen verschuilen achter een collectieve en gedeelde fout.

Uit het nieuwe masterplan dat u ons bezorgd hebt, blijkt dat de renovatie met behulp van een publiek-private samenwerking (PPS) zal worden uitgevoerd. De werkzaamheden zullen drie jaar duren. 's Nachts, tijdens het weekend en tijdens de schoolvakanties zal er worden gewerkt. Dat is een stap in de goede richting, maar zal het plan werkelijk worden uitgevoerd? Wat denkt de Europese Investeringsbank van de tunnelfinanciering?

Welk consortium werd geselecteerd voor de renovatie van de Leopold II-tunnel volgens een DBFM-contract (Design, Build, Finance, Maintain)?

Welke buslijnen moeten de tunnelsluiting opvangen? Hoeveel bedraagt de kostprijs voor de MIVB om extra bussen in te zetten?

Waar komen er overstapparkings tijdens de sluiting? Staan het parkeerterrein van het Basilix Shopping Center of van het voorplein van de basiliek van Koekelberg ook op de lijst? Hoe verloopt het overleg met de betrokken gemeenten? Kunt u de planning toelichten?

Wordt er tijdens de weekends en de schoolvakanties overdag gewerkt? Houdt u dan ook rekening met de kosten voor het inschakelen van de politie? Op hoeveel begroot u die kosten?

Wat zal er gebeuren als de Ring verbreed wordt op hetzelfde ogenblik dat de werkzaamheden aan de Leopold II-tunnel worden uitgevoerd? Hebt u het softwarepakket Musti gebruikt voor uw simulaties?

Wat denken de gemeenten in het begeleidingscomité over de renovatiekeuzes die u gemaakt hebt?

Hebt u uw Vlaamse ambtgenoot Ben Weyts gesproken over het toekomstige mobiliteitsplan?

ring conjointement à la rénovation du tunnel Léopold II ? Avez-vous utilisé le logiciel Musti dans le cadre de vos simulations ? Si oui, quelles sont vos conclusions ?

Quel est l'avis des communes faisant partie du comité d'accompagnement sur le choix de rénovation que vous avez annoncé ?

Avez-vous rencontré votre homologue flamand Ben Weyts quant au futur plan de mobilité ? Si oui, quelles sont vos conclusions ?

La société De Lijn a-t-elle prévu de renforcer des lignes de bus dans le cadre de ce chantier ? Si oui, quelles sont les lignes concernées ?

Discussion

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

M. Jamal Ikazban (PS).- La commission spéciale nous a donné une vision plus précise de la situation de nos tunnels. En ce qui concerne le tunnel Léopold II qui est quand même le plus long de Bruxelles, sa rénovation sera en réalité une prouesse technique. Je voudrais insister sur la nécessaire concertation avec les communes directement concernées par ce tunnel.

Je ne pense pas que tout le monde réalise les conséquences des travaux, les fermetures partielles ou totales, la façon dont les communes doivent s'organiser, etc. Il n'y a pas que Molenbeek, il y a Ganshoren et d'autres. Il ne faut pas oublier de les consulter le plus tôt possible dans ce processus de rénovation qui sera certainement long, mais très important pour la sécurité.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Des contacts ont été pris avec la Banque européenne d'investissement (BEI) dans le cadre du European Fund for Strategic Investments (EFSI) ou plan Juncker. Ce plan se divise en deux branches : une branche conseil et une branche financement. Tout d'abord, il a été fait appel à la branche conseil, ou "advisory hub", qui assiste gratuitement les pouvoirs publics dans l'encadrement des projets de partenariats public-privé (PPP).

Welke conclusies trekt u uit die gesprekken?

Zal De Lijn de frequentie van haar buslijnen gedurende de werkzaamheden verhogen? Over welke lijnen hebben we het dan?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *De bijzondere commissie heeft ons een duidelijker beeld geschetst van de toestand in de tunnels. De renovatie van de Leopold II-tunnel wordt een huzarenstuk. Ik wil nogmaals aandringen op overleg met de betrokken gemeenten.*

Ik denk dat niet iedereen beseft welke gevolgen de werkzaamheden en de gedeeltelijke sluitingen zullen hebben. Overigens heb ik het dan niet alleen over Molenbeek.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *We hebben al contact gelegd met de Europese Investeringsbank over het Europees Fonds voor Strategische Investerings (EFSI) of het plan-Juncker. Dat plan bestaat uit twee delen, die respectievelijk te maken hebben met consultancy en financiering. We hebben beroep gedaan op het gratis advies dat alle overheden kunnen inwinnen over publiek-private samenwerkingen.*

Er hebben meerdere werkvergaderingen met het

Différentes réunions de travail ont eu lieu avec le centre d'expertise pour PPP (European PPP Expertise Centre ou EPEC) concernant les projets de rénovation du tunnel Léopold II. L'EPEC n'a pas encore émis d'avis officiel et, en fonction de la procédure choisie pour la rénovation, les relations avec celui-ci seront officialisées.

Le dialogue concurrentiel sous la formule Design, Build, Finance, Maintain (DBFM) a été arrêté par le gouvernement le 26 mars 2016 parce que le contexte a changé depuis 2013 : nous disposons de plus d'informations sur la structure, la stabilité et l'état du béton dans le tunnel, et certains consortiums n'existent plus.

Les candidats en ont été informés. Très prochainement, le gouvernement lancera une nouvelle procédure. Il n'est pas question de fermer le tunnel, quelle que soit la date de lancement de ses travaux de rénovation. Nous devons évidemment le rénover, c'est la décision que le gouvernement a prise dans le cadre du programme pluriannuel de rénovation des tunnels, qui est d'ailleurs déjà en cours. Dans les semaines qui viennent, vous vous rendrez compte que beaucoup de dossiers sont en préparation, qui auront des conséquences sur la mobilité.

Mon administration a reçu l'ordre d'assurer une inspection régulière du tunnel et de programmer et faire réaliser les travaux d'entretien, de réparation et de remplacement d'équipements nécessaires pour maintenir le tunnel ouvert à la circulation dans des conditions de sécurité. Il a été certifié par des bureaux externes que le tunnel pourrait rester ouvert.

Toutes les questions posées portaient de l'idée que le tunnel serait fermé. Ce n'est pas l'option qui a été choisie. Une fois que la procédure sera lancée, nous préparerons en parallèle le dossier avec la Flandre, en collaboration avec la société De Lijn. Mais pour l'instant, la priorité est la finalisation du cahier des charges. La procédure sera soit un contrat DBM (Design, Build, Maintain) soit un DBFM.

Le dossier est en préparation, les réunions se poursuivent pour lancer au plus vite la rénovation approfondie de ce tunnel. Nous espérons que le marché public pourra être lancé en juillet. Cela permettrait d'envisager une attribution dudit

European PPP Expertise Centre plaatsgevonden over de renovatie van de Leopold II-tunnel. Die instantie heeft nog geen officieel advies verstrekt.

De regering koos op 26 maart 2016 voor een DBFM-formule omdat de context sinds 2013 veranderd is. We beschikken nu immers over meer informatie en sommige consortia bestaan niet meer.

De kandidaten werden op de hoogte gebracht. Binnenkort start de regering een nieuwe procedure. Het is niet de bedoeling om de Leopold II-tunnel te sluiten, ongeacht de startdatum voor de renovatiewerken. De volgende weken zult u beseffen dat we een heleboel dossiers voorbereiden die gevolgen hebben voor de mobiliteit.

Mijn administratie heeft de opdracht gekregen om de Leopold II-tunnel geregeld te inspecteren en onderhoudswerken te laten uitvoeren, zodat hij veilig open kan blijven. Externe bureaus hebben ons verzekerd dat dat geen probleem mag zijn.

Al uw vragen zijn gebaseerd op de hypothese dat de tunnel zou sluiten. Dat is echter niet het geval. Zodra de procedure is opgestart, zullen we het dossier bespreken met het Vlaams Gewest en De Lijn. Momenteel krijgt de afronding van het bestek voorrang. Het wordt een DBM- of een DBFM-contract.

Het dossier wordt voorbereid. De renovatie van de tunnel zal zo snel mogelijk van start gaan. We hopen dat de aanbestedingsprocedure in juli van start kan gaan, zodat we de aanbesteding over een jaar kunnen toewijzen en de werken enkele maanden na de toewijzing kunnen beginnen.

Ik kan u geen precies antwoord geven over de praktische details die nu voorbereid worden, maar ik kan u wel zeggen dat we besloten hebben om de tunnel tijdens de werkzaamheden niet overdag te sluiten.

marché dans un an pour que les travaux commencent quelques mois plus tard.

L'objectif prioritaire étant la rénovation, nous travaillons activement à sa mise en œuvre.

Je n'ai pas de réponse précise à vous donner concernant les détails pratiques qui font partie de la préparation et sont en discussion. Je peux néanmoins vous dire que nous avons retenu l'option de ne pas fermer le tunnel pendant la journée durant la période des travaux.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "l'aménagement de la station de métro Montgomery en vue de favoriser le stationnement protégé pour vélos".

INTERPELLATION JOINTE DE M. ARNAUD PINXTEREN,

concernant "le plan d'action contre le vol de vélos".

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul (DéFI).- M. le ministre, je souhaite vous interpeller concernant l'aménagement de la station de métro Montgomery, les espaces inoccupés et les possibilités de créer une relation efficace entre l'utilisation du vélo et le recours au métro.

Le gouvernement s'est engagé dans une démarche volontariste visant à mettre davantage en valeur l'utilisation du vélo dans la mobilité globale de la ville. Une politique dynamique paraît indispensable afin de valoriser et faciliter l'utilisation du vélo à Bruxelles.

Outre la question de l'aménagement éventuel des

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "de aanpassing van het metrostation Montgomery met het oog op de aanleg van een beschermde fietsenstalling".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

betreffende "het actieplan tegen fietsdiefstallen".

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *De ongebruikte ruimten in het metrostation Montgomery zijn geschikt om een fietsenstalling in te richting, waardoor mensen kunnen worden gestimuleerd om de fiets te combineren met de metro.*

De regering wil dat de fiets een prominentere plaats gaat innemen in de algemene mobiliteit in Brussel. Om dat te bereiken zal ze een beleid moeten voeren waardoor het gemakkelijker wordt om je met de fiets te verplaatsen.

Een van de problemen waarmee fietsers in het Brussels Gewest kampen, is dat ze hun fietsen niet

espaces destinés aux deux roues, l'une des difficultés du vélo au sein de notre Région bruxelloise est clairement liée à la problématique du stationnement. Celle-ci inclut les problèmes liés à la sécurité des vélos et donc à la crainte du vol.

Je laisserai à M. Pinxteren le soin de développer cette question puisqu'il vous interpelle à ce sujet. Il s'agit bien d'une difficulté majeure qui agit, pour certains, comme une sorte de repoussoir à l'utilisation du vélo.

Par ailleurs, une partie de la population se verrait plus volontiers sur un vélo électrique que sur un vélo traditionnel. Mais, compte tenu du risque de vol, celle-ci ne se verrait plus sur un vélo du tout ! Il s'agit d'une difficulté majeure.

En outre, dans le cadre de cette problématique du stationnement, un autre problème se pose : celui de pouvoir trouver des emplacements destinés à accueillir les vélos.

La station Montgomery occupe une position stratégique : d'une part, elle est relativement accessible à vélo ; d'autre part, le quartier compte un public d'étudiants et autres, qui pourraient profiter de cet avantage, tout comme les habitants du quartier. Le problème réside dans le manque de places de stationnement pour vélos.

(Remarques de M. Smet)

Effectivement, nous, les responsables politiques, pouvons faire passer nos idées en influençant les autres. Pour progresser, en démocratie, il faut qu'une majorité s'approprie les idées et pense qu'elles émanent d'elle.

(Sourires et remarques)

Je voulais donc attirer votre attention sur les habitants de la zone de la station Montgomery qui ne disposent pas de lieux de stockage pour leurs vélos. Le quartier compte de nombreux immeubles et de nombreuses maisons à deux façades qui n'offrent pas ce type d'espace protégé. Le besoin en la matière se fait donc sentir 24 heures sur 24 !

Enfin, évoquons ceux qui voudront alterner l'utilisation du vélo et le recours au métro.

La station de métro Montgomery a aussi cet

overall veilig kunnen stallen. Sommige mensen fietsen liever niet omdat ze bang zijn dat hun fiets zal worden gestolen.

Bovendien zou een deel van de Brusselaars liefst een elektrische fiets gebruiken. Maar omdat ze vrezen dat die gestolen zal worden, fietsen ze helemaal niet.

Als u veiligere fietsenstallingen wilt inrichten, moet u in de eerste plaats op zoek naar geschikte ruimten.

Montgomery is enerzijds vlot toegankelijk met de fiets en anderzijds zijn er in de wijk veel studenten die, net als de inwoners, gebaat zouden zijn bij een veilige fietsenstalling in het metrostation. Het probleem is dat er te weinig plaatsen zijn om fietsen te stallen.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Als verantwoordelijken voor het beleid kunnen we onze ideeën doordrukken door anderen te beïnvloeden. In een democratie moet een meerderheid zich ideeën eigen maken en denken dat het haar eigen ideeën zijn.

(Glimlachjes en opmerkingen)

Ik wilde u erop wijzen dat heel wat inwoners uit de buurt van Montgomery geen plaats hebben om hun fiets veilig te stallen. Er is dus dringend behoefte aan veilige fietsenstallingen!

Bovendien zijn er inwoners die zich met een combinatie van fiets en de metro wensen te verplaatsen.

In het metrostation Montgomery zijn er een aantal leegstaande ruimten. Commerciële projecten konden er wegens financiële problemen niet doorgaan. Ondertussen zijn we een aantal jaren verder en is het wellicht beter om die ruimten op een andere manier en voor een lage kostprijs in gebruik te nemen, namelijk door er een grote fietsparking in te richten. Die zal rendabel zijn, want het spreekt voor zich dat voor dergelijke dienstverlening een bijdrage van de gebruikers wordt gevraagd.

Montgomery is ideaal voor een proefproject, dat later eventueel naar andere metrostations kan

avantage de disposer d'espaces non occupés. Plusieurs projets d'aménagement de cette station, dignes d'intérêt, n'ont pas pu être concrétisés pour des raisons financières. À l'époque, vous n'étiez pas ministre et j'étais quant à moi dans l'opposition. Ces projets envisageaient d'utiliser les espaces disponibles à des fins commerciales. Au vu de l'évolution des choses, nous pourrions imaginer de mettre en place un autre dispositif à faible coût : un vaste espace de parking à vélos autofinancé, car il est logique de demander une contribution aux citoyens pour un service de ce type.

L'endroit est idéal pour y faire le test et progressivement étendre la réflexion aux autres stations de métro.

Une réflexion est-elle menée pour implanter une zone de stationnement sécurisée de vélos dans la station de métro Montgomery ? Si oui, où en est la réflexion ? Si non - ce qui me décevrait -, pourquoi ?

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je voudrais tout d'abord dire que, si je comprends pourquoi le Bureau a joint mon interpellation à celle de M. de Patoul, elle n'aborde pas tout à fait le même sujet.

En tant que membres de l'opposition, nous avons accès aux notifications de la réunion du Conseil des ministres. Dans les notifications du 24 mars dernier, nous apprenons que le gouvernement a validé les lignes directrices du plan d'action contre le vol de vélos et pris acte de la composition de la task force bruxelloise dédiée à cette problématique. Soucieux de cette question depuis longtemps, Mme Maes et moi-même avons été ravis à l'idée de ce plan d'action.

Vous nous aviez déjà indiqué que la lutte contre le vol de vélos était l'un des quatre axes structurant la politique cycliste de cette législature, et que l'élaboration d'un plan de lutte contre le vol des vélos "éventuellement inspiré du modèle londonien", serait l'un des outils de cet axe. Pourriez-vous nous détailler ces fameuses lignes directrices, ainsi que la composition de la task force, dès lors qu'une décision semble avoir été prise par le gouvernement ?

worden uitgebreid.

Overweegt u om een beveiligde parkeerzone voor fietsen in te richten in metrostation Montgomery? Hoever staat u daarmee? Het zou mij teleurstellen als u deze maatregel niet zou zien zitten. Kunt u uw standpunt toelichten?

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Mijn interpellatie gaat eigenlijk over een ander onderwerp dan die van de heer de Patoul.*

In de notulen van de ministerraad van 24 maart staat dat de regering de richtlijnen uit het actieplan tegen fietsendiefstal heeft goedgekeurd en akte nam van de samenstelling van de Brusselse taskforce die zich over het probleem buigt. Ik ben verheugd over het actieplan.

De strijd tegen fietsendiefstal is een van de vier pijlers van het fietsbeleid tijdens deze regeerperiode. U stelde eerder al dat u een plan tegen fietsendiefstal naar Londens model overweegt. Kunt u meer details geven over de richtlijnen en de samenstelling van de taskforce zodra de regering een beslissing heeft genomen?

Hoever staat u met de verschillende acties in de strijd tegen fietsendiefstal? Ik denk dan aan het gewestelijk platform voor beveiligde fietsenstallingen in het kader van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), de inrichting van beveiligde parkings in de metrostations Beurs en De Brouckère en de

Par ailleurs, pourriez-vous faire le point sur l'état d'avancement des différentes actions de lutte contre le vol que vous aviez déjà évoquées ? Je pense notamment au projet de plate-forme régionale pour le stationnement sécurisé retenu dans la programmation du Fonds européen de développement régional (Feder), à la création de parkings sécurisés dans les stations Bourse et De Brouckère - et pourquoi pas Montgomery - ainsi qu'à l'amélioration du site www.velosretrouves.be par la systématisation de la publication des vélos volés ou saisis.

Discussion conjointe

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Les déplacements à vélo représentent 8% des trajets domicile-travail dans Bruxelles et en périphérie. Les rangs des cyclistes grossissent de 10% par an à Bruxelles. Nous sommes donc sur la bonne voie.*

Plus il y aura de cyclistes, plus nous serons confrontés à de nouveaux problèmes, comme le stationnement sécurisé des vélos, faute de poteaux ou d'arbres disponibles.

Les gens préfèrent donc se rendre en ville par d'autres moyens.

Je me réjouis des projets prévus pour De Brouckère, même si cela ne permettra pas de contenter tous les cyclistes. Ceux qui viennent d'un peu plus loin ne feront en effet pas un kilomètre à pied pour garer leur vélo.

Je salue la proposition de M. de Patoul d'installer un parking à vélos à Montgomery. D'ailleurs, il serait bon de vérifier la faisabilité de tels parkings aux abords de toutes les grandes stations de métro.

Les travaux à la station de métro Rogier n'étant pas encore terminés, on pourrait y prévoir un abri à vélos pour faciliter l'utilisation des transports en commun. Les usagers feraient ensuite le reste de leur trajet à pied ou avec un Villo.

Une offre suffisamment étoffée pourrait induire de grands changements en termes de mobilité, vu que le nombre de cyclistes augmente enfin. Prenons exemple sur Gand. Le ministre pense-t-il intégrer

verbetering van de website www.gevondenfietsen.be.

Samengevoegde bespreking

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Fietsen zit in de lift. Vanochtend stond in de krant dat fietsen goed is voor ongeveer 8% van het woon-werkverkeer in en rond Brussel. Elk jaar komen er in Brussel zo'n 10% fietsers bij, wat betekent dat we op de goede weg zijn.

Hoe meer fietsers erbij komen, hoe vaker we geconfronteerd zullen worden met een aantal problemen die vroeger niet bestonden, zoals het parkeren van fietsen. Zolang er weinig fietsers waren, was het niet moeilijk om een paal of een boom te vinden om de fiets aan vast te maken. Dat wordt nu echter veel moeilijker. Het is immers geen goed idee om je fiets in Brussel gewoon af te sluiten en hem voor een gevel te laten staan.

Dat leidt er vaak toe dat mensen hun fiets op stal laten en op een andere manier naar de stad komen.

In de Nederlandse steden zijn er veel meer openbare fietsenstallingen. De plannen voor De Brouckère zijn een goede zaak, maar zullen niet volstaan. Het is hoe dan ook geen alternatief voor fietsers die van wat verder komen. Fietsers wandelen geen kilometer om hun fiets te parkeren. Dat betekent dat er meer van die parkeerplaatsen moeten komen.

Het voorstel van de heer de Patoul om aan Montgomery een fietsenparkeerplaats te organiseren, is goed, maar misschien moeten we nagaan of we geen plaats kunnen vrijmaken aan alle grote metrostations.

des parkings à vélos dans les grandes stations de métro ?

De werkzaamheden aan metrostation Rogier zijn nog niet afgerond. Misschien kan daar nog een fietsenstalling bijkomen, zodat mensen met de fiets naar het openbaar vervoer kunnen rijden en later te voet of met een Villo-fiets op hun eindbestemming geraken.

Als het aanbod voldoende groot is, zou dat grote mobiliteitswijzigingen kunnen teweegbrengen. Het is een beetje het verhaal van de kip en het ei. Sommige mensen zeggen dat er nog niet genoeg fietsers zijn om die infrastructuur te verantwoorden, maar het ontbreken van fietsvoorzieningen blijft tegelijkertijd een rem op het aantal fietsers.

Nu het aantal fietsers eindelijk toeneemt, kunnen we het buitenlandse voorbeeld volgen en het aanbod uitbreiden. We hoeven zelfs niet naar het buitenland te kijken, want in Gent zijn er ook fietsenstallingen geplaatst. Denkt de minister eraan om fietsenstallingen te integreren in de grote metrostations?

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Je me joins à la remarque de M. De Lille. Si nous installons plus de parkings à vélos aux abords des stations de métro entourant le centre-ville, de très nombreuses personnes se rendront à vélo jusqu'au métro pour rejoindre ensuite le centre, où il reste dangereux de circuler à vélo. C'est donc une option intéressante.*

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

M. Pascal Smet, ministre.- La rénovation de la station de métro Montgomery a été lancée via un marché d'architecture en 2004. Ce projet consistait en la création d'un vaste puits de lumière dans le rond-point existant. Il prévoyait également une plus grande ouverture de la station pour, d'une part, simplifier les accès de la surface vers les quais et, d'autre part, maximiser la sécurité des usagers.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik sluit mij aan bij de opmerking van de heer De Lille. Ik ken een aantal mensen die in de richting van de stad willen fietsen, maar die zich niet willen mengen in het verkeer in het hart van de stad, omdat ze dat te gevaarlijk vinden.

Als we meer fietsenstallingen aan metrostations in een kring rond het stadscentrum zouden plaatsen, dan zullen heel wat mensen tot het metrostation fietsen om hun traject met de metro voort te zetten in de richting van het stadscentrum, bijvoorbeeld om naar hun werk te gaan. Ik vind dat een interessante optie.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Een architectuuraanbesteding vormde in 2004 de start van de renovatie van metrostation Montgomery. Het was de bedoeling om te midden van de bestaande rotonde een grote lichttunnel aan te leggen, het station beter toegankelijk te maken en de veiligheid te verhogen. Destijds werd er geen rekening gehouden met fietszones. De*

À l'époque, il ne prévoyait pas l'intégration de zones pour vélos.

La demande de permis d'urbanisme a reçu un avis défavorable en 2012. De ce fait, il a été demandé d'intégrer à la rénovation de la station la modification du terminus de tram, afin de régler le problème de la trémie de la rue du Duc, ainsi que réaliser un nouvel aménagement du terminus du tram 44 et des trémies d'accès au niveau de l'avenue de Tervueren.

Le concept de "cage à vélos" s'implante généralement en surface, comme la commune de Koekelberg l'a expérimenté sur le parvis de la station Simonis. En l'espèce, ces "cages à vélos" pourraient être placées autour de la station près des différents accès, par exemple sur la berme centrale de l'avenue de Broqueville.

J'ai chargé mes collaborateurs d'examiner avec l'administration la possibilité d'installer des places pour vélos sécurisées en surface autour de la station Montgomery. Nous allons également contacter les communes concernées. Sur le territoire de la Ville de Bruxelles, un tel aménagement est en cours de réalisation à la station de Brouckère et il le sera dans quelques mois à la station Bourse.

Le plan d'action de lutte contre le vol de vélos a été approuvé par le gouvernement le 24 mars et sera en outre intégré au Plan régional de prévention et de sécurité que le ministre-président est en train de préparer.

Ce plan d'action s'inspire du modèle londonien, en reprenant les 5 E : engineering, enforcement, evaluation, engagement et education. Une politique cohérente de lutte contre le vol de vélos s'occupe notamment de ces aspects :

- engineering : tout ce qui concerne l'offre de stationnement de vélos, sécurisé ou non. N'oublions pas non plus tout le projet du Fonds européen de développement régional (Feder) en cours avec l'asbl Cyclo ;

- enforcement : la répression de la criminalité en matière de vols de vélos, qui concerne plutôt le Parquet et la police ;

- evaluation : la collecte de données, notamment

bouwvergunning kwam er in 2012.

Fietstrommels worden meestal bovengronds geplaatst. In dit geval zou dat in de buurt van de verschillende ingangen kunnen gebeuren, bijvoorbeeld op de middenberm van de de Broquevilleaan.

Ik heb mijn medewerkers de opdracht gegeven om dat samen met de administratie te bekijken. We zullen ook de betrokken gemeenten contacteren. In Brussel-Stad zal er aan de metrostations de Brouckère en Beurs een dergelijke stalling worden geplaatst.

Op 24 maart keurde de regering het actieplan tegen fietsdiefstallen goed. Het zal ook geïntegreerd worden in het gewestelijke preventie- en veiligheidsplan dat de minister-president momenteel voorbereidt.

Dat plan is gebaseerd op het Londense model rond engineering, enforcement, evaluation, engagement en education, de aspecten die in een coherent beleid tegen fietsdiefstallen aan bod moeten komen.

De fietstaskforce bestaat uit de politiezones, het parket van Brussel, de fietshandel, fietsersverenigingen, Brussel Mobiliteit, parking.brussels en Brussel Preventie en Veiligheid.

Het digitale beheer van de beveiligde fietsstallingen is toevertrouwd aan vzw Cyclo, dat net klaar is met de technische studie.

De vergunningen voor de ruwbouw aan stations Beurs en de Brouckère zijn afgeleverd. De werkzaamheden aan de Brouckère zijn gestart. Over enkele maanden is station Beurs aan de beurt.

Ik zal u het plan bezorgen, zodat u de grote lijnen rustig kunt bekijken.

les statistiques sur le vol, les lieux sensibles, etc. ;

- engagement : la mobilisation de tous les partenaires concrétisée par la création de la task force ;

- education : la prévention des vols par des campagnes de communication.

La task force vélo est composée des zones de police, du Parquet de Bruxelles, du secteur du commerce de vélos, des associations de cyclistes, de Bruxelles Mobilité, de parking.brussels et de l'organisme d'intérêt public Bruxelles prévention et sécurité.

La plate-forme de gestion digitale de l'offre de stationnement de vélos sécurisée a été confiée à l'asbl Cyclo, qui vient d'en terminer l'étude technique.

Les permis pour le gros-œuvre des stations Bourse et de Brouckère ont été obtenus. Le chantier est en cours à la station De Brouckère et sera prêt dans quelques mois à station Bourse.

Je vais vous communiquer le plan. Vous prendrez ainsi connaissance de ses lignes directrices en toute tranquillité.

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul (DéFI).- J'aimerais attirer l'attention du ministre sur un élément : dans les plans de rénovation de la station Montgomery, il était prévu d'utiliser un espace inoccupé pour en faire un petit supermarché. Cette proposition qui suscitait le débat représentait des difficultés pour le quartier, notamment par rapport aux livraisons. Quoi qu'il en soit, j'en ai déduit que le coût d'aménagement de cet espace inoccupé ne serait pas tellement élevé.

M. Pascal Smet, ministre.- Je le pense également.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je vous remercie de me transmettre le plan d'action de lutte contre le vol de vélos. Ce n'est pas tous les jours qu'on fait une visite avec des collègues, qu'on amène des

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (DéFI) *(in het Frans).*- *De renovatieplannen voor station Montgomery omvatten ook een kleine supermarkt in een onbenutte ruimte. De buurt zag op tegen de leveringen en protesteerde. Ik leid hier echter uit af dat het niet zo duur is om die ruimte in te richten?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat ben ik met u eens.*

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik dank u alvast voor de kopie van het actieplan tegen fietsdiefstallen.*

débats. Le gouvernement s'approprie cette méthode et, depuis les bancs de l'opposition, je ne peux qu'être satisfait de cette évolution. Nous verrons pour la mise en œuvre.

Je prends aussi bonne note du fait que Cyclo a terminé son étude sur la plate-forme régionale pour le stationnement sécurisé. J'imagine que nous aurons l'occasion de revenir, notamment dans le cadre du débat budgétaire, sur les conclusions de ces études et les moyens nécessaires à leur mise en œuvre.

- *Les incidents sont clos.*

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 "la place Meiser".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

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

Ik onthoud ook dat Cyclo klaar is met zijn studie over het gewestelijke platform voor beveiligde fietsenstallingen. Ik neem aan dat we daar later nog op zullen terugkomen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "het Meiserplein".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de compensatie van geschrapte parkeerplaatsen op de openbare weg".

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *Dans le cadre du réaménagement de l'avenue Adolphe Buyl à Ixelles, l'asbl "Droit démocratique de rouler et de parquer avec un véhicule automobile" a déposé plainte contre la Région et la STIB. L'arrêt du Conseil d'État rend l'objectif de compenser les places de stationnement supprimées à la suite du réaménagement de voiries publiques, non contraignant dans le cadre de permis d'urbanisme.*

Pour l'avenue Buyl, l'asbl dénonçait la suppression de 38 places sur 156, sans compensation digne de ce nom. Selon le Plan Iris 2, 16% des places de stationnement en voirie disparaîtront à l'horizon 2018, mais elles devraient être compensées "significativement" hors voirie. Il est nécessaire de clarifier ce que recouvre précisément cette "compensation significative".

Dans le cas du réaménagement de l'avenue Buyl, il s'agit par ailleurs de bien plus que de 16% du nombre total d'emplacements disponibles en voirie. Cela démontre la nécessité d'examiner également la suppression de places de stationnement au niveau du quartier, car la disparition d'une place sur quatre pèse énormément sur la mobilité d'un quartier. De plus, lors du réaménagement, aucune procédure n'a été élaborée pour compenser la disparition de ces places.

Actuellement, la Région compte des centaines de petits et grands chantiers qui impliquent la disparition de places de stationnement en voirie, sans clarté sur la manière elle est compensée hors voirie. Nous avons le sentiment que l'accessibilité de Bruxelles en voiture régresse fortement, ce qui n'est pas sans conséquences sociales et économiques.

Pourquoi le réaménagement de l'avenue Adolphe Buyl a-t-il entraîné la suppression d'une place de stationnement sur quatre en voirie ? Pourquoi n'a-t-on pas pu se conformer aux objectifs du Plan Iris 2, en en supprimant seulement 16% ? Comment ce pourcentage est-il appliqué lors de travaux publics ?

Combien de places de stationnement en voirie ont-elles disparu à la suite de travaux effectués par

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- De heraanleg van de Adolphe Buyllaan in Elsene heeft heel wat voeten in de aarde gehad. Naast de constructiefouten waardoor het trottoir te breed bleek, werd er tegen de heraanleg een klacht ingediend door de vzw 'Democratisch Recht om te rijden en te parkeren met een rijtuig of een voertuig'.

De klacht werd zowel tegen het gewest als tegen de MIVB ingediend. Het arrest van de Raad van State maakt de doelstelling van het compenseren van parkeerplaatsen die verdwijnen bij de heraanleg van openbare wegen, niet afdwingbaar in het kader van stedenbouwkundige vergunningen.

De vzw klaagde aan dat er door de heraanleg 38 van de 156 parkeerplaatsen op de openbare weg zouden verdwijnen, zonder noemenswaardige compensatie. Volgens het Iris 2-plan moeten er tegen 2018 16% parkeerplaatsen op de openbare weg verdwijnen, maar die zouden op "betekenisvolle manier" buiten de openbare weg gecompenseerd moeten worden. Er is behoefte aan meer duidelijkheid over de precieze inhoud van die "betekenisvolle compensatie".

In het geval van de heraanleg van de Adolphe Buyllaan gaat het trouwens over veel meer dan 16% van het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen op de openbare weg. Het toont aan dat de schrapping van parkeerplaatsen ook op wijkniveau bekeken moet worden, want als een op vier parkeerplaatsen sneuvelt - zoals hier het geval is -, legt dat een enorme mobiliteitsdruk op een wijk. Bij de heraanleg werd er bovendien geen enkele procedure of plan van aanpak opgesteld waarin de compensatie van die parkeerplaatsen buiten de openbare weg opgenomen werd. Noch de buurtbewoners, noch de lokale handelaars werden daarvan op de hoogte gebracht.

Er zijn momenteel in het gewest honderden kleine en grote bouwplaatsen waarbij parkeerplaatsen op de openbare weg verdwijnen. Het is onduidelijk op welke manier het gewest die compenseert buiten de openbare weg. We hebben het gevoel dat de bereikbaarheid van Brussel met de auto er fors op achteruitgaat. Dat heeft zowel sociale als economische gevolgen. De werkzaamheden vinden

*Bruxelles Mobilité et la STIB depuis 2014 ?
Combien étaient situées hors voirie ?*

*Comment Bruxelles Mobilité comptabilise-t-il le
nombre de places de stationnement supprimées en
voirie ? Comment s'effectue la coordination avec
parking.brussels ?*

*Pourquoi n'intègre-t-on pas automatiquement aux
procédures de projets de rénovation de Bruxelles
Mobilité et de la STIB la compensation des places
supprimées en voirie ? Est-ce un objectif à
atteindre ?*

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La suppression de places de stationnement en voirie ne doit pas nécessairement correspondre à une diminution de 16%. Ce pourcentage est l'objectif global du Plan Iris 2 pour l'ensemble de la Région.*

La suppression d'emplacements doit être examinée en fonction de la situation locale. Tout projet de réaménagement s'accompagne d'une demande de permis d'urbanisme et d'une procédure étendue avec commission de concertation, avis, etc. La capacité de stationnement est l'un des éléments systématiquement évalués.

L'élaboration d'un plan de réaménagement est de plus en plus souvent assortie d'une étude de stationnement réalisée par parking.brussels. Du

immers plaats in combinatie met de sluiting van enkele belangrijke toegangstunnels en het uitblijven van een degelijk parkeergeleidingssysteem in het centrum van de stad.

Waarom werd bij de heraanleg van de Adolphe Buyllaan een op vier parkeerplaatsen op de openbare weg geschrapt? Waarom was het niet mogelijk om dat aantal af te stemmen op de doelstellingen van het Iris 2-plan, door slechts 16% plaatsen te schrappen? Op welke manier wordt dat percentage als streefdoel gehanteerd bij openbare werken en bij de heraanleg van straten en pleinen?

Hoeveel parkeerplaatsen op de openbare weg sneuvelden er bij de werkzaamheden die Brussel Mobiliteit en de MIVB sinds 2014 uitvoerden? Hoeveel daarvan waren er buiten de openbare weg?

Op welke manier houdt Brussel Mobiliteit het aantal verdwenen parkeerplaatsen op de openbare weg bij? Hoe gebeurt de coördinatie met parking.brussels?

Waarom wordt er in de procedures voor renovatieprojecten van Brussel Mobiliteit en de MIVB niet automatisch een onderdeel ingevoegd voor de compensatie van verdwenen parkeerplaatsen op de openbare weg? Is het de bedoeling dat dat er komt?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het schrappen van parkeerplaatsen op de openbare weg, zoals in de Adolphe Buyllaan, hoeft niet te leiden tot een exacte vermindering met 16%. Dat is gewoon het globale streefpercentage uit het Iris 2-plan voor het hele gewest.

De schrapping van parkeerplaatsen moet bekeken worden met de lokale situatie in het achterhoofd. Elk ontwerp van heraanleg gaat gepaard met de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning en een uitgebreide procedure met een overlegcommissie, advies, enzovoort. De parkeer capaciteit is een van de elementen die telkens geëvalueerd wordt.

Bij de opmaak van een heraanlegplan wordt steeds

reste, il ne faut pas confondre les places de stationnement réglementaires avec la façon souvent peu orthodoxe dont les automobilistes se garent à Bruxelles. Dans le cadre d'un aménagement plus sûr pour le trafic, c'est en premier lieu le stationnement non réglementaire qui est rendu impossible.

Sur la place Meiser, si l'on compare avec la situation d'avant les travaux, 4 places de stationnement sur 86 ont été supprimées. Dans l'avenue Buyl, il s'agissait de 38 sur 156. La suppression de ces emplacements est due à l'aménagement de zones de chargement et déchargement, de carrefours et de pistes cyclables, aux distances de cinq mètres à respecter par rapport aux passages pour piétons et de vingt mètres par rapport aux feux de signalisation, au réaménagement d'une place par la commune d'Ixelles, à la plantation d'arbres à hauteur des bandes de stationnement, etc.

Par ailleurs, 9 places de stationnement sur 87 ont disparu dans la rue Van Oost, 14 sur 153 dans la rue du Ham, 5 sur 210 dans l'avenue Goffin, 6 sur 96 dans la rue de l'Hôpital et 22 sur 180 dans l'avenue Dejaer.

L'une des missions de parking.brussels est la création d'un observatoire du stationnement afin d'inventorier le nombre d'emplacements avant et après travaux. Les données rendues disponibles par les plans d'action communaux de stationnement sont essentielles. Nous espérons que ces plans seront approuvés dans les prochains mois.

Enfin, parking.brussels développe actuellement un outil destiné à calculer et organiser la compensation de places de stationnement.

- L'incident est clos.

vaker een parkeerstudie gemaakt door parking.brussels. Die mogelijkheid bestond vroeger niet. We mogen reglementaire parkeerplaatsen overigens niet verwarren met de vaak onorthodoxe wijze waarop automobilisten in Brussel op de openbare weg parkeren. Vaak worden dus minder gereguleerde of niet-gereguleerde parkeerplaatsen geschrapt. Door een meer verkeersveilige aanleg wordt in de eerste plaats niet-reglementair parkeren onmogelijk gemaakt. Uiteraard moeten we bij elke vergunningsaanvraag ook de stedenbouwkundige reglementen naleven en soms kunnen bepaalde parkeerplaatsen uit veiligheidsoverwegingen niet blijven bestaan, zoals parkeerplaatsen op minder dan vijf meter van een zebrapad.

Op het Meiserplein zijn, in vergelijking met de toestand voor de werkzaamheden, 4 van de 86 parkeerplaatsen geschrapt. In de Buyllaan waren dat er 38 op 156. Het schrappen van die plaatsen heeft te maken met de aanleg van los- en laadzones, de inrichting van kruispunten, afstanden van vijf meter tot een zebrapad en twintig meter tot verkeerslichten, de heraanleg van een plein door de gemeente Elsene, fietspaden, de aanplanting van bomen ter hoogte van parkeerstroken, enzovoort.

Er verdwijnen 9 van de 87 parkeerplaatsen in de Van Ooststraat, 14 van de 153 in de Hamstraat, 5 van de 210 in de Goffinlaan, 6 van de 96 in de Gasthuislaan, 22 van de 180 in de Dejaerlaan.

Een van de opdrachten van parking.brussels is de oprichting van een parkeerobservatorium om het aantal parkeerplaatsen voor en na werkzaamheden in kaart te brengen. Dat observatorium staat in de steigers. De gegevens die door de gemeentelijke parkeeractieplannen beschikbaar worden, zijn van cruciaal belang. We hopen dat die actieplannen de volgende maanden afgerond en goedgekeurd worden. Het is de bedoeling om de gegevens via open data te delen.

Parking.brussels ontwikkelt momenteel een tool om het compenseren van parkeerplaatsen te berekenen en te organiseren. Uiteraard moet de regering die nog goedkeuren en nagaan hoe ze de compensatieprocedure moet uitwerken. De administratie is daar uiteraard bij betrokken.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la task force Avanti, son coordinateur et les différents outils prévus par le contrat de gestion de la STIB".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le contrat de gestion de la STIB évoque les objectifs quantitatifs fixés en termes de ponctualité, vitesse client (l'objectif est d'atteindre pour 2017 une vitesse client moyenne, calculée sur toute la journée, de plus de 20km/h - Objectif Iris 2 - pour toutes les lignes prioritaires de surface, et de plus de 15km/h pour les autres lignes) et constance des temps de parcours. Je souhaiterais connaître les résultats obtenus dans ces différents objectifs fixés par le contrat de gestion.

Par ailleurs, un coordinateur Avanti était annoncé, de même qu'un état des lieux précis des performances du réseau de surface et des aménagements existants, ainsi que le calendrier et les modalités de prise en charge de cet état des lieux. Un inventaire complet a été confié à Bruxelles Mobilité, de même qu'un suivi annuel. Pouvez-vous me détailler l'état des lieux le plus récent en la matière ?

Aujourd'hui, la STIB compte trois lignes de tram labellisées Chrono (3, 4 et 7). L'article 48 évoque les lignes de tram et de bus Chrono. Je souhaite savoir quelles sont les lignes pour lesquelles ce label doit être atteint. Parmi les mesures, les outils de sensibilisation sont annoncés pour fin 2014. Je souhaite savoir de quels outils il s'agit et s'ils sont aujourd'hui effectifs.

Enfin, un rapport d'évaluation annuel des performances du réseau de surface est également prévu dans le contrat de gestion. Qu'en est-il ? Ce rapport peut-il nous être transmis ?

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 task force AVANTI, zijn coördinator en de instrumenten voorzien in het beheerscontract met de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *In het beheerscontract van de MIVB zijn meetbare doelstellingen vastgelegd voor de stiptheid, de reïssnelheid en de regelmaat waarmee de reisweg wordt afgelegd. Welke resultaten behaalde de MIVB voor die doelstellingen?*

Ook zou er een Avanticoördinator in dienst worden genomen en zou er een nauwkeurig overzicht worden opgesteld dat cijfers over de performantie van het bovengrondse net koppelt aan gegevens inzake de huidige weginrichting. Voor dit overzicht werden een concreet tijdschema en duidelijke richtlijnen in het vooruitzicht gesteld. Brussel Mobiliteit kreeg deze taak toevertrouwd. Kunt u meer details geven over het jongste overzicht?

Vandaag heeft de MIVB drie Chronotramlijnen. Welke andere lijnen moeten dat label halen? Voor eind 2014 waren er bewustmakingsacties aangekondigd. Om welke maatregelen gaat het? Zijn ze momenteel van kracht?

In het beheerscontract is eveneens vastgelegd dat er een jaarlijks verslag van de prestaties van het bovengrondse net zou komen. Klopt dat? Kunt u ons dat verslag bezorgen?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La coordination Avanti existe depuis 2001. Quatre coordinateurs se sont succédé et l'actuel coordinateur est en place depuis juillet 2014. Chaque année, un rapport annuel est dressé par le coordinateur et présenté au comité stratégique dans le courant du premier trimestre de l'année suivante, tel que prévu par le contrat de gestion.

Le rapport 2015 constate une légère érosion de la vitesse commerciale du tram, qui atteint, pour l'année 2015, 16,362 km/h., contre 16,466km/h. pour l'année 2014.

(Remarques de Mme Delforge)

En ce qui concerne le réseau des bus, la perte de vitesse commerciale passe de 16,549 km/h. à 16.156km/h. Le réseau de bus est plus vulnérable, puisque seuls 20% de son réseau sont en site propre. C'est la raison pour laquelle c'est principalement ce mode de transport qui est le plus affecté en termes de perte de vitesse commerciale. Il est également constaté que les vitesses commerciales des transports en commun de surface et du trafic suivent une décroissance similaire.

N'oublions pas non plus qu'une hausse de plus de cinq millions de voyages a été enregistrée en 2015, ce qui signifie qu'il y a plus de gens dans les véhicules, générant plus de montées et de descentes.

Enfin, cela démontre surtout qu'il faut poursuivre le travail. C'est la raison pour laquelle j'ai prévu pour cette année 2016 un budget de 20,4 millions d'euros pour Avanti/Vicom tram et bus, comprenant la rue Van Oost à Schaerbeek, le carrefour Paul Janson à Saint-Gilles, mais aussi la fixation de contrats stock.

J'ai demandé à mon administration de réaliser un inventaire géolocalisé et un état des performances du réseau.

Un groupe de travail a été mis sur pied en 2015. Les résultats de la base de données concernant l'encodage des aménagements physiques sont attendus prochainement. Ensuite, les données concernant les performances du réseau seront intégrées. Je veillerai également à ce que cet outil

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De Avaticoördinatie bestaat sinds 2001. De huidige coördinator is sinds juli 2014 in functie. Hij stelt jaarlijks een verslag op, dat hij in de loop van het eerste kwartaal van het volgende jaar aan het strategisch comité voorlegt. Zo is het in het beheerscontract bepaald.*

Uit het verslag voor 2015 blijkt dat de reissnelheid van de tram tegenover 2014 licht is afgenomen.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

De reissnelheid van de bussen daalde sterker. Slechts 20% van de bussen rijdt in een eigen bedding, wat ze gevoeliger maakt voor vertragingen veroorzaakt door het overige verkeer. Bovendien blijkt dat de reissnelheid van het bovengrondse openbaar vervoer en de rest van het verkeer in dezelfde mate afneemt.

Daar komt nog bij dat er in 2015 een stijging van meer dan 5 miljoen reizen werd opgetekend. Er zaten dus meer reizigers in de voertuigen, die vaker moesten stoppen om personen te laten in- of uitstappen.

Daaruit leid ik af dat ik het huidige beleid moet voortzetten. Daarom maakte ik voor 2016 een budget van 20,4 miljoen euro vrij voor Avanti/Vicom tram en bus.

Ik heb Brussel Mobiliteit om een locatiegebonden inventaris gevraagd en om een overzicht van de prestaties van het netwerk.

In 2015 werd een werkgroep opgericht. Ik verwacht binnenkort de resultaten van de databank betreffende de weginrichting. Vervolgens worden de gegevens in verband met de prestaties van het netwerk ingegeven. Ik zal erop toezien dat dit instrument regelmatig wordt bijgewerkt, zodat het zo doeltreffend mogelijk blijft.

Naast de lijnen 3,4 en 7 heeft ook tramlijn 94 en de buslijn binnen het huidige beheerscontract een Chrono-label. Ik sluit niet uit dat dankzij het richtplan bus andere lijnen ook dat label krijgen.

puisse être régulièrement mis à jour et adapté pour une efficacité optimale.

En effet, outre les lignes 3, 4 et 7 que vous citez, la ligne de tram 94 ainsi que la ligne de bus sont labellisées Chrono dans l'actuel contrat de gestion. Mais sachez que je n'exclus pas que d'autres lignes, à la suite de l'élaboration et de la mise en œuvre du Plan directeur bus, puissent également être labellisées Chrono.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

concernant "le marquage au sol d'un damier jaune pour fluidifier les carrefours".

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Nous avons appris, cette semaine, le lancement d'une campagne pour fluidifier les carrefours. La phase test d'une durée de six mois concerne trois carrefours principaux : Arts-Loi, Trône et Saintelette. Cette signalisation a pour objectif d'indiquer une zone sur laquelle les conducteurs peuvent s'engager uniquement lorsqu'ils ont l'assurance qu'ils la traverseront sans encombre.

Si je me réjouis que des mesures soient prises pour lutter contre les bouchons dans les carrefours, je reste perplexe quant à la pertinence de ce dispositif, la surinformation tuant l'information. Par ailleurs, on apprend que la police participera à l'évaluation du projet et infligera des amendes de 55 euros aux automobilistes qui bloquent le passage. Le Code de la route le permet.

Combien d'amendes pour non-respect de cette disposition sont-elles perçues dès aujourd'hui ?

Comment vont se dérouler ces contrôles ? Quelles zones de police sont impliquées dans le projet ?

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

betreffende "de gele damborden om het verkeer op de kruispunten vlotter te laten verlopen".

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Deze week vernamen we dat u een campagne gestart hebt om het verkeer vlotter te laten doorstromen aan de kruispunten. Gedurende zes maanden vindt er op de kruispunten bij Kunst-Wet, Troon en Saintelette een test plaats. Gele wegmarkeringen op de kruispunten duiden een zone aan die chauffeurs alleen mogen oprijden als ze die weer ongehinderd kunnen verlaten.*

Ik ben blij dat er maatregelen genomen worden om te vermijden dat auto's kruispunten blokkeren, maar geloof niet dat dambordpatronen veel zoden aan de dijk zullen brengen. Bovendien zal de politie boetes tot 55 euro uitdelen aan chauffeurs die het kruispunt blokkeren.

Hoeveel boetes zijn er geïnd voor de overtreding van het reglement? Hoe gebeuren de controles? Welke politiezones zijn erbij betrokken?

Tijdens de testfase zijn er voldoende manschappen, maar hoe zullen we meer kruispunten controleren als de politiezones met grote personeelstekorten

Il y a suffisamment d'effectifs pour assurer la phase test, mais comment pourrions-nous assurer le contrôle sur davantage de carrefours alors que les zones de police manquent cruellement d'agents ?

Ne pourrions-nous pas envisager la mise en place d'une brigade d'intervention régionale qui se chargerait spécifiquement de cette mission de fluidification du trafic dans les carrefours importants de la Région ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En effet, une phase test pour fluidifier les carrefours et une campagne de sensibilisation de six mois, intitulée "Don't block the box", a débuté le lundi 9 mai.

Je peux vous confirmer que la police a effectué des contrôles sur la base de cet article du Code de la route, certes de manière moins active que pendant la phase test actuelle. Dès le début du projet, j'ai pu compter sur la collaboration de la police, à savoir la brigade cycliste circulation TRA/Bikers.

Les contrôles sont naturellement opérés par la police, et l'évaluation est effectuée par la police et Bruxelles Mobilité. Simultanément, quelques équipes sont régulièrement présentes pour distribuer des dépliants d'information. La brigade cycliste circulation a pour mission générale de verbaliser ce genre d'infractions. Cela fait partie de leur mission. Je me réjouis donc de leur collaboration à ce projet test.

Pour l'application de ce genre de mesures, il faut un risque d'être contrôlé et des amendes qui suivent une communication et une signalisation claires. Ce projet pilote vise l'ensemble de ces mesures.

J'ai entendu que des amendes avaient effectivement déjà été infligées, puisque la police opère régulièrement des contrôles préventifs et répressifs. Ces contrôles sont combinés avec d'autres missions. Les chiffres en la matière ne sont pas stockés dans une rubrique spécialement dédiée à cet effet, non seulement car on ne peut tout prouver avec des chiffres, mais aussi pour ne pas surcharger encore plus les policiers avec du travail administratif supplémentaire.

Malgré la forte communication de la Région

kampen?

Kunnen we geen gewestelijke politiebrigade oprichten die enkel moet zorgen voor de vlotte doorstroming van het verkeer op de belangrijkste kruispunten in het gewest?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De testfase om het verkeer op kruispunten vlot te trekken, aansluitend bij de campagne 'Don't block the box', ging van start op maandag 9 mei.*

De politie voerde eerder al verkeerscontroles uit, maar minder actief dan tijdens de huidige testfase.

De evaluatie van de test wordt uitgevoerd door de politie en Brussel Mobiliteit. Enkele teams delen regelmatig brochures uit. De fietsbrigade moet inbreuken bekeuren.

Dergelijke maatregelen zijn enkel efficiënt als de pakkans voldoende groot is nadat er ondubbelzinnig werd gecommuniceerd en duidelijke signalisatie werd aangebracht. In het proefproject werd aan al die aspecten aandacht besteed.

Er zijn inderdaad al boetes uitgedeeld. De politie voert regelmatig preventieve en repressieve controles uit. Er bestaat geen aparte rubriek voor boetes aan chauffeurs die kruispunten blokkeren en bijgevolg zijn er geen cijfers.

Ondanks de uitgebreide inspanningen van het Brussels Gewest om te communiceren, zie je nog altijd veel chauffeurs de kruispunten aan Saintelette en Troon blokkeren. Dat is onbegrijpelijk. Sommige mensen verstaan blijkbaar niet waarvoor die wegmarkeringen dienen.

(Opmerkingen)

Wanneer de politie er staat, letten automobilisten beter op, maar daarna is het weer chaos.

Daarom heb ik de evaluatie niet afgewacht en

bruxelloise, on constate qu'à Saintelette et à Trône, de nombreux conducteurs continuent à bloquer les carrefours. Je ne comprends pas les gens : on n'installe pas ce genre de dispositif pour rendre le carrefour plus design ! Certains ne sont vraiment pas intelligents.

(Remarques)

En cas de présence de la police, davantage de conducteurs y sont attentifs, mais en son absence, le blocage reprend.

C'est la raison pour laquelle je n'ai pas attendu l'évaluation et ai demandé la mise en place d'un système automatisé de sanctions, avec des caméras flashant continuellement les voitures. J'espère que cela provoquera plus de réactions.

De manière générale et du point de vue des conducteurs en particulier, je dois dire que les réactions sont assez positives à l'égard de cette initiative, dont le but est d'améliorer la fluidité du trafic. En effet, celle-ci dépend complètement du comportement des automobilistes.

Si les choses fonctionnent grâce à un système automatique de sanctions, nous pourrions observer un impact réel sur la problématique qui nous occupe.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Je vous ai bien entendu et je constate que vous êtes bien occupé. J'ai dit tout à l'heure que le système de caméras dont vous avez parlé soulagerait le trafic. Par contre, nous proposons d'avoir plutôt une équipe spécifique qui s'en occuperait, plutôt que la police ou l'armée, qui à un moment ou un autre seront surchargées.

Nous sommes rassurés et nous nous réjouissons de ce que nous venons d'entendre. Nous en verrons les résultats dans un avenir très proche.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

gevraagd om een automatisch systeem met continu flitsende camera's te installeren zodat overtreders kunnen worden beboet. Ik hoop dat dat betere resultaten zal opleveren.

Over het algemeen zijn de reacties op het initiatief vrij positief.

Als chauffeurs die bepaalde kruispunten blokkeren automatisch worden beboet, zal het verkeer op de kruispunten vlotter verlopen.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Zo'n camerasysteem zal het verkeer vlotter laten verlopen, maar wij stellen voor om een specifiek team op te richten dat toeziet op de doorstroming van het verkeer. Op die manier moeten we geen beroep doen op de politie of het leger.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

concernant "le paiement sans contact sur le réseau de la STIB".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Depuis 2008, la STIB est pionnière dans l'intégration billettique en Belgique. La carte Mobib peut être utilisée sur le réseau de la STIB et permet de charger un ticket de la SNCB ou des abonnements des TEC et bientôt de De Lijn.*

Les tickets papier de la STIB ont maintenant disparu. Les 1.247.000 cartes Mobib nominatives et 468.000 cartes Mobib anonymes en circulation sont validées aux oblitérateurs rouges.

Les appareils orange n'existent plus depuis fin juin 2016 et il est donc impossible de voyager en utilisant des tickets papier. La création d'une carte Mobib coûte 5 euros. Pour éviter aux touristes et usagers occasionnels de déboursier ce montant, un ticket en papier jetable valable pour un trajet, 24 heures ou un trajet vers l'aéroport subsiste. Il est muni d'une puce permettant son oblitération aux nouveaux appareils.

L'an passé, nous avons évoqué en commission le paiement sans contact avec une carte de débit ou de crédit dotée d'une puce lisible par un oblitérateur. Ce système serait plus commode pour les touristes et usagers occasionnels, tout en ayant un impact positif sur le nombre de fraudeurs et sur les coûts de la STIB, puisqu'il exclurait ou du moins limiterait la création de tickets papier.

L'an passé, le ministre a indiqué que la plupart des oblitérateurs du réseau de la STIB avaient été installés à une époque où cette nouvelle technologie était peu répandue. La STIB va remplacer les oblitérateurs en fin de vie jusqu'en 2019 par des modèles permettant le paiement sans contact moyennant l'adaptation du logiciel et la création d'un back office qui gèrera toutes les transactions bancaires. La STIB a rédigé un appel d'offres pour ce back office. Son coût n'avait pas encore été estimé à l'époque.

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

betreffende "het contactloos betalen op het MIVB-net".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Met de Mobibkaart is de MIVB sinds 2008 een voortrekker op het vlak van ticketintegratie in België. De kaart kan gebruikt worden op het hele MIVB-net en biedt de mogelijkheid om een ticket van de NMBS of de Waalse vervoersmaatschappij TEC op te laden. Binnenkort zou dat ook mogelijk worden voor abonnementen van De Lijn.

De papieren MIVB-tickets verdwenen geleidelijk de voorbije maanden. Sinds vorige zomer worden er geen papieren vijf- en tienrittenkaarten meer verkocht en sinds februari 2016 geldt dat ook voor alle papieren tickets voor een dag of voor 24 uur. Inmiddels zijn er al 1.247.000 Mobibkaarten op naam en 468.000 anonieme Mobibkaarten in omloop. De ontwaarding van een Mobibkaart gebeurt aan de rode ontwaardingstoestellen.

Eind juni 2016 verdwijnen in de Brusselse bussen, trams en metrostations dan ook de oranje toestellen die tot nu gebruikt konden worden voor de ontwaarding van papieren tickets. Vanaf eind juni is het dus onmogelijk om op het MIVB-net te reizen met papieren tickets. Toch verdwijnen niet alle papieren tickets. De aanmaak van een Mobibkaart kost 5 euro. Om te vermijden dat toeristen en gelegenhedsgebruikers dat bedrag moeten betalen, blijft er nog een papieren wegwerpticket over voor één rit, 24 uur of een rit naar de luchthaven. Dat kaartje kan door middel van een ingewerkte chip ontwaard worden aan de nieuwe toestellen.

Vorig jaar bespraken we in de commissie nog een andere manier van betalen voor het openbaar vervoer, namelijk het contactloos betalen. Een rit op het openbaar vervoer wordt dan betaald met een debet- of kredietkaart die uitgerust is met een chip die gelezen kan worden door een ontwaardingstoestel. Het systeem van contactloos betalen zou het gebruiksgemak voor toeristen en

Oltre le côté technique, le ministre estimait qu'une concertation suffisante s'imposait avec les autres sociétés de transport afin de concevoir un système coordonnant toutes les transactions et excluant la possibilité qu'un voyageur paie plus d'une fois un trajet parcouru avec différentes sociétés de transport.

Le ministre avait également demandé à la STIB de développer la technologie de paiement avec un smartphone ou "Bancontact Mobile".

Comment évaluez-vous un système de paiement sans contact par rapport au système actuel qui obligera les touristes et utilisateurs occasionnels à utiliser encore des billets papier ?

Où en est l'appel d'offres rédigé par la STIB pour un back office coordonnant toutes les transactions bancaires liées au paiement sans contact ?

La STIB a-t-elle contacté des prestataires financiers concernant un tel système ? Si oui, quel en est le résultat ? Si non, une concertation est-elle prévue ?

Que pensent les autres sociétés de transport du paiement sans contact ? Combien de concertations ont-elles eu lieu et quels étaient les participants ? Quelle est la position du ministre dans cette concertation ?

Quel est l'état d'avancement du logiciel permettant le paiement avec un smartphone sur le réseau de la STIB ?

gelegenheidsgebruikers aanzienlijk verhogen. Bovendien zou het een positieve impact hebben op het aantal zwartrijders en op de kosten bij de MIVB, aangezien op deze manier de aanmaak van de wegwerptickets vermeden of in ieder geval beperkt wordt. Voorwaarden voor een systeem van contactloos betalen zijn natuurlijk wel dat klanten een debet- of kredietkaart gebruiken en dat de MIVB over ontwaardingstoestellen met technologie beschikt om die chip te lezen.

De minister antwoordde vorig jaar dat de meeste ontwaardingstoestellen op het MIVB-net werden geïnstalleerd in een tijd waarin er weinig sprake was van technologie om met een bankkaart een vervoerbewijs contactloos te betalen. Die toestellen komen echter aan het einde van hun levensduur en de MIVB voert momenteel een vernieuwingsoperatie door die in 2019 afgerond zal zijn. Met de nieuwe toestellen zouden contactloze betalingen technisch gezien mogelijk moeten zijn, als de software aangepast wordt.

Eenzijds moet de software het lezen van een bankkaart mogelijk maken, anderzijds moet er een backoffice opgericht worden die alle banktransacties beheert. Voor dat laatste heeft de MIVB een openbare aanbesteding uitgeschreven. Vorig jaar was er nog geen raming van de kostprijzen daarvoor beschikbaar.

Naast de puur technische kant was er volgens de minister ook voldoende overleg nodig met de andere vervoermaatschappijen. Er zou een systeem ontwikkeld moeten worden dat alle transacties coördineert, om te vermijden dat een reiziger meer dan één keer betaalt voor dezelfde rit die hij aflegt met verschillende vervoermaatschappijen.

De minister liet vorig jaar ook nog optekenen dat hij de MIVB gevraagd heeft om technologie te ontwikkelen die betalen met de smartphone mogelijk maakt, namelijk met Bankcontact Mobile.

De MIVB is met de Mobibkaart een voortrekker op het vlak van ticketintegratie in het openbaar vervoer en kan dat ook worden op het veelbelovende vlak van contactloos betalen. Hoe evalueert u een systeem van contactloos betalen in vergelijking met het huidige systeem, waarin toeristen of occasionele gebruikers nog steeds papieren tickets zullen moeten gebruiken?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les cartes bancaires recourant à la technologie de communication en champ proche (CCP) du type "tap and go", utilisées à Londres, simplifient la vie des touristes et voyageurs occasionnels qui ne doivent plus s'enregistrer ou acheter un ticket.*

Le paiement avec un smartphone est également une solution intéressante. J'ai demandé à la STIB d'étudier les différents systèmes et d'avancer une proposition. Idéalement, les quatre sociétés de transport choisiraient le même système.

Avant que la STIB puisse introduire un système de paiement par carte bancaire sans contact, les banques doivent remplacer les cartes actuelles par des cartes CCP. Le secteur bancaire n'a pas encore adopté de position commune à ce sujet.

Les oblitérateurs devront être actualisés, les flux de données protégés et certifiés et le système de paiement utilisable sur les différents réseaux de transport.

Les usagers des transports publics peuvent déjà payer par Bancontact sur la boutique en ligne de la STIB. Le nouveau back office pourra traiter les paiements effectués avec des cartes CCP ou des smartphones. Ce projet a été attribué à un fournisseur de la STIB et est analysé.

Wat is de stand van zaken voor de openbare aanbesteding die de MIVB uitschreef voor een backoffice dat alle banktransacties gekoppeld aan het contactloos betalen coördineert?

Heeft de MIVB ondertussen contact gehad met financiële dienstverleners over een systeem van contactloos betalen? Zo ja, wat was het resultaat? Zo neen, is er overleg gepland?

Hoe staan de andere vervoermaatschappijen tegenover contactloos betalen? Hoe vaak is daarover al overlegd? Wie is er betrokken bij dat overleg? Welk standpunt neemt de minister in bij dat overleg?

Hoe ver staat de ontwikkeling van de software om betalen met de smartphone op het MIVB-net mogelijk te maken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Dankzij bankkaarten met near field communication (NFC) van het type 'tap and go', zoals dat in Londen wordt gebruikt, wordt het voor gelegenhedsreizigers en toeristen veel eenvoudiger om een vervoerbewijs te kopen. Registreren of vooraf een ticket kopen is immers niet nodig.

De MIVB is zich wel degelijk bewust van de voordelen van dat systeem. Toen ik met een aantal vertegenwoordigers van de MIVB in Milaan was, heb ik hen daar trouwens op gewezen. Andere alternatieve betaalmiddelen, zoals betalen met de smartphone, zijn ook interessant. Ik heb de MIVB gevraagd om de verschillende betaalsystemen te bestuderen en een voorstel te doen.

Idealiter kiezen de vier vervoermaatschappijen natuurlijk samen voor een betaalsysteem.

Vooraleer de MIVB een betaalsysteem met contactloze bankkaarten kan invoeren, moeten de banken de huidige kaarten door kaarten met NFC-technologie vervangen. De bankensector nam daar nog geen gemeenschappelijk standpunt over in. Slechts enkele banken voeren dat soort kaarten nu al geleidelijk in.

Daarnaast moeten de ontwaardingstoestellen een upgrade krijgen, moeten de gegevensstromen beveiligd en gecertificeerd worden en moet het

Les lecteurs des stations devront peut-être être remplacés, car ils ne permettent pas un paiement par sms qui nécessite un code QR. Cette technologie sera également disponible à Bruxelles dans l'avenir.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Je soutiens pleinement le ministre dans son ambition de faire entrer Bruxelles dans la modernité et de faciliter la vie des touristes. J'espère que ce projet sera mis en œuvre rapidement.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

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

concernant "l'aménagement de la Petite ceinture ouest".

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

Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).- *Voici plus d'un an, je vous questionnais sur le chantier de la Petite ceinture ouest. Vous m'aviez alors détaillé les nombreux épisodes concernant la passerelle piétonne qui doit voir le jour à la hauteur de la station Comte de Flandre.*

betaalsysteem op de verschillende vervoernetten bruikbaar zijn.

Gebruikers van het openbaar vervoer kunnen overigens vandaag al bij de online shop van de MIVB betalen met Bancontact. De nieuwe backoffice van de MIVB zal bovendien de betalingen met alternatieve betaalsystemen, zoals NFC-kaarten of smartphones, kunnen verwerken. De MIVB wees dat project aan een leverancier toe. Het wordt momenteel nog geanalyseerd.

Mogelijk moeten ook de lezers aan de stations worden vervangen. U kunt nu nog niet met een sms betalen, omdat u daarvoor een QR-code nodig heeft. Ook dat wordt in de toekomst mogelijk in Brussel.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- *Ik steun de minister volop in zijn ambitie om Brussel op dit vlak tot een moderne stad uit te bouwen. Het maakt voor toeristen zeker een verschil als ze gemakkelijk het openbaar vervoer kunnen gebruiken en betalen. Ik hoop dat u daar snel werk van zult maken.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

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

betreffende "de aanleg van de Westelijke Kleine Ring".

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Een jaar geleden interpelleerde ik u over de Westelijke Kleine Ring en de nieuwe fietsers- en voetgangersbrug aan Graaf van Vlaanderen.*

In december 2015 legde u uit dat er tijdelijke

En décembre dernier, vous nous expliquiez le choix des passerelles démontables temporaires, à hauteur de Comte de Flandre et à la Porte de Ninove, pour lesquelles les demandes de permis devaient être introduites au premier semestre de 2016, pour un chantier prévu en 2017.

Même si le semestre n'est pas terminé, je souhaite savoir où en sont ces demandes de permis, qui concernent des dossiers qui ont déjà pris un retard considérable et qui jouent un rôle essentiel en termes de mobilité pour les Bruxellois.

Quel est le calendrier de ces aménagements ? Quand pourra-t-on emprunter cette passerelle pour piétons et cyclistes ?

Il y a un an, s'agissant de l'aménagement de la Petite ceinture ouest, vous me précisiez que le chantier n'avait pas été réceptionné. Est-ce le cas aujourd'hui ? En effet, des problèmes d'entretien sont pointés par des usagers.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le suivi de ce chantier est assuré par Beliris. Vos questions sur sa livraison doivent donc être posées au ministre fédéral M. Reynders. Le précédent gouvernement a pris la décision d'agir de cette manière pour ce chantier.

Les ponts fixes sont construits sur un tirant d'air de 7m, comme le stipulent la résolution européenne et l'accord de coopération avec les trois Régions. Ainsi, le pont Picard est construit à une hauteur de 7m, car il s'agit d'un pont fixe.

Les deux passerelles cyclo-piétonnes à la station Comte de Flandre et à la Porte de Ninove sont des structures légères et démontables. Elles sont construites à une hauteur de 5,25m. Cela signifie qu'elles peuvent être très facilement enlevées lorsque le tirant d'air de 7m doit être atteint afin que des bateaux plus grands puissent naviguer.

D'ailleurs, ces ponts auraient déjà dû être construits il y a très longtemps. Nous avons repris les choses en main et, sauf circonstances imprévues, les travaux débiteront en 2017 ou au début de 2018 et seront terminés avant la fin de la présente législature.

demonteerbare bruggen zouden komen aan Graaf van Vlaanderen en de Ninoofsepoort. De vergunningen zouden in de eerste helft van 2016 worden ingediend en de werken zouden in 2017 van start gaan.

Zijn de vergunningen ondertussen aangevraagd? Wanneer zullen de werken voltooid zijn?

Een jaar geleden zei u dat de werken aan de Westelijke Kleine Ring nog niet opgeleverd waren. Heeft de oplevering ondertussen al plaatsgehadt? De gebruikers klagen over onderhoudsproblemen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De werken staan onder toezicht van Beliris. Uw vragen over de oplevering moet u dus aan federaal minister Reynders stellen. Het is de vorige regering die de werkwijze heeft vastgelegd.*

Overeenkomstig de Europese resolutie en het samenwerkingsakkoord met de drie gewesten moeten nieuwe vaste bruggen een doorvaarhoogte van 7 meter hebben. De Picardbrug zal dus 7 meter hoog worden, aangezien het om een vaste brug gaat.

De twee fietsers- en voetgangersbruggen aan het station Graaf van Vlaanderen en de Ninoofsepoort zullen 5,25 m hoog zijn, maar het gaat om lichte, demonteerbare structuren die makkelijk kunnen worden verwijderd als er grote boten moeten passeren die een doorvaarhoogte van 7 m nodig hebben.

Behoudens onvoorziene omstandigheden zullen de werken in 2017 of begin 2018 van start gaan en voor het einde van de regeerperiode voltooid zijn.

De kostprijs voor de twee bruggen wordt op 2,2 miljoen euro geraamd. Een mobiele brug zou

Le coût estimé des deux ponts est de 2,2 millions d'euros. Lors du débat parlementaire précédent, j'ai expliqué qu'un pont mobile ne pouvait être construit, compte tenu du surcoût de plusieurs millions d'euros.

La solution que nous avons trouvée me paraît donc assez cohérente et logique.

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

Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).- Merci. J'ai notamment compris que nous allions reposer ces questions au niveau fédéral et de Beliris.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE GROUWELS

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

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

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

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (*en néerlandais*).- *Le 20 mai dernier, le Sénat a adopté en séance plénière un rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer des transports publics mieux intégrés.*

Ce document, approuvé par la plupart des groupes politiques, comprend 25 recommandations intéressantes et est le fruit d'une intense discussion entre les sénateurs de tout le pays. Il tient compte des sensibilités de chaque entité.

Une des recommandations concerne la mobilité. Elle préconise l'instauration d'une structure

een meerkost van enkele miljoenen euro's met zich meebringend, waardoor deze optie afvalt.

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) (*in het Frans*).- *Wij zullen onze vragen ook aan de federale minister stellen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS

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

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Op vrijdag 20 mei 2016 stemde de plenaire vergadering van de Senaat in met een informatierapport betreffende "de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten om te komen tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod". Dat informatierapport, dat op de goedkeuring van zowat alle politieke fracties kon rekenen, bevat 25 interessante aanbevelingen.

De nieuwe Senaat bestaat overigens uit vertegenwoordigers van de verschillende deelstaten van dit land. Het informatierapport is de vrucht van een intense bespreking tussen senatoren uit het hele

décisionnelle assurant la régie des problèmes qui se posent, tous opérateurs confondus, en matière de réseau, de tarifs et de communication, de nœuds de circulation, d'interopérabilité et d'approche multimodale.

Cette structure permettrait de simplifier les déplacements des utilisateurs, qui dépendent aujourd'hui de différents opérateurs. La mise en place de cette structure nécessite toutefois la conclusion d'un accord de coopération.

Une autre recommandation porte sur l'élaboration d'un plan de mobilité coordonné, qui serait intégré aux plans de transport de chaque société de transport public.

Ce dispositif me paraît intéressant pour la Région bruxelloise, sur le territoire de laquelle opèrent quatre sociétés de transport public : la STIB, la SNCB, De Lijn et les TEC. Quatre pouvoirs publics différents sont donc compétents pour la mobilité dans et autour de Bruxelles, alors que ses enjeux sont indivisibles.

Bruxelles a donc tout intérêt à ce que ces entités se concertent pour mener une politique de mobilité commune dans et autour de Bruxelles. Lorsque j'étais ministre des Transports, j'ai toujours attaché une grande importance à cette concertation avec les autres Régions.

C'est ainsi que nous sommes parvenus à concrétiser le Réseau Brabant interrégional et à généraliser l'utilisation de la carte Mobib dans tout le pays. Le système Viapass de tarification routière pour les poids lourds a aussi pu être réalisé sous la législature précédente grâce à une concertation efficace entre les Régions.

Il faut poursuivre et intensifier la collaboration entre les sociétés de transport, notamment pour achever le RER et poursuivre l'intégration tarifaire. Une structure décisionnelle faitière peut s'en charger.

Quelle est votre position concernant l'instauration d'une structure décisionnelle faitière telle que recommandée par le Sénat ? Des démarches ont-elles été entreprises en ce sens ? Un accord de coopération entre le gouvernement fédéral et les Régions est-il prévu ? Êtes-vous favorable à l'élaboration d'un plan de mobilité coordonné au

land, waarbij rekening werd gehouden met de gevoeligheden van elke deelstaat. Daarnaast kwamen experts hun visie toelichten tijdens diverse hoorzittingen.

Een van de opvallendste aanbevelingen is de tweede aanbeveling over de mobiliteitsregie. Er wordt voorgesteld om een beslissingsstructuur uit te werken die de regie voert over knelpunten inzake netwerk, tarieven en communicatie, knooppunten, interoperabiliteit, multimodale benadering, enzovoort, waarbij verschillende operatoren betrokken zijn.

Die beslissingsstructuur biedt een oplossing voor elke reiziger die voor zijn verplaatsingen verschillende operatoren nodig heeft. Om deze beslissingsstructuur vorm te geven, moeten de gewesten en de federale overheid een samenwerkingsovereenkomst sluiten.

Nog volgens het informatierapport moet binnen de beslissingsstructuur werk worden gemaakt van een overkoepelend mobiliteitsplan, dat nadien in de vervoersplannen van elke openbaarvervoermaatschappij moet worden vertaald. Op die manier kan voor elke verplaatsing afzonderlijk de meeste geschikte vervoerswijze worden bepaald.

Een dergelijke overkoepelende beslissingsstructuur lijkt me bijzonder relevant voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. We zijn immers de enige plaats in België waar de vier openbaarvervoermaatschappijen van ons land actief zijn: MIVB, NMBS, De Lijn en TEC. Daardoor zijn maar liefst vier overheden bevoegd voor de mobiliteit in en rond Brussel, terwijl de Brusselse mobiliteitsuitdagingen zelf een en ondeelbaar zijn.

Brussel heeft er dus alle belang bij dat de diverse overheden structureel overleggen en samen beslissingen nemen over een gezamenlijk mobiliteitsbeleid in en rond Brussel. Als Brussels minister van vervoer hechtte ik altijd veel belang aan een goed overleg met de andere gewesten.

Dankzij dat overleg zijn we er bijvoorbeeld in geslaagd om het interregionale tramnet Brabantnet te lanceren en om de Brusselse Mobibkaart te gebruiken als mobiliteitskaart in het hele land. Ook Viapass, de instantie die instaat voor de

niveau national ? L'avez-vous déjà évoqué avec les Régions et le gouvernement fédéral ?

Des concertations concernant le rapport d'information du Sénat ont-elles eu lieu ou sont-elles prévues entre les Régions et le gouvernement fédéral ? Quel est l'état de la situation ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je ne suis pas opposé à une structure décisionnelle faîtière. Cela aurait du sens, ne fût-ce que pour la zone métropolitaine autour de Bruxelles. Étant donné que votre parti siège au gouvernement fédéral et au gouvernement flamand, vous n'ignorez cependant pas que cette idée suscite peu d'enthousiasme dans ces exécutifs, particulièrement en Flandre.*

En outre, il est essentiel d'assurer le fonctionnement des structures existantes. C'est pour cette raison que nous les avons simplifiées. Je veillerai à ce que le rapport d'information du Sénat soit abordé au cours de la prochaine réunion interministérielle sur la mobilité. Je verrai alors dans quelle mesure mes collègues ministres sont disposés à agir.

kilometerheffing voor vrachtwagens in ons land, kwam in de voorbije regeerperiode tot stand na goed overleg tussen de drie gewesten.

Die samenwerking tussen de vervoermaatschappijen in ons land moeten we voortzetten en intensifiëren, denk maar aan de noodzakelijke voltooiing van het GEN-netwerk of aan een verdere tariefintegratie. Een overkoepelende beslissingsstructuur kan deze taken op zich nemen.

Hoe staat u tegenover de aanbeveling van een overkoepelende beslissingsstructuur, zoals die in het informatierapport van de Senaat wordt aanbevolen? Zijn er al stappen gezet om die structuur op te richten of om een samenwerkingsovereenkomst te sluiten tussen de gewesten en de federale overheid?

Wat vindt u van het idee van een overkoepelend mobiliteitsplan voor ons land? Hebt u daarover al gesproken met de andere gewesten en met de federale overheid?

Hebt u over de uitvoering van het informatieverslag en de 25 aanbevelingen die er in staan al overleg gepleegd of gepland met de overige gewesten en de federale overheid? Kunt u daarvan een stand van zaken geven?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Op zich ben ik niet tegen een overkoepelende beslissingsstructuur, al is het maar voor het metropolitane gebied rond Brussel. Dat zou heel zinvol zijn. Aangezien uw partij ook in de federale en Vlaamse regering zit, weet u wellicht dat er in die regeringen daarvoor maar weinig animo is. Bij de Vlaamse regering is die belangstelling zelfs onbestaande. Het gewest moet dus eerst de twee andere regeringen overtuigen.

Daarnaast is het ook belangrijk dat de bestaande structuren kunnen functioneren. Daarom hebben we die vereenvoudigd. Vorige week hebben de mobiliteitsministers samengezeten. De uitvoering van het informatierapport stond niet op de agenda van het overleg. Ik zal dat op de agenda van het volgende overleg laten plaats. Dan zullen we meteen zien in welke mate mijn collega-ministers

Je suis totalement favorable à l'élaboration d'un plan de mobilité coordonné. Dans ma note relative à la problématique des tunnels, j'avais d'ailleurs fait plusieurs propositions concrètes en ce sens. Les deux autres gouvernements régionaux ne sont toutefois pas favorables à un plan de mobilité global.

Actuellement, il importe surtout que chaque gouvernement réalise à court terme ce qu'il a promis. Le Réseau Brabant n'est pas encore réalisé, ce qui me préoccupe d'ailleurs. Les sociétés de transport doivent également implémenter la carte Mobib et nous devons encore discuter de l'intégration tarifaire. Les voitures de société devraient aussi pouvoir être remplacées par un budget de mobilité, etc. Les possibilités sont nombreuses.

Bref, je ne suis pas opposé à une telle structure. Il s'agit de convaincre les autres Régions de son opportunité, et particulièrement la Flandre.

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

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) *(en néerlandais).*- *Il est positif que vous mettiez ce point à l'agenda de la prochaine réunion interministérielle ; Bruxelles a tout à gagner d'une concertation. Que ce rapport rédigé par des sénateurs issus des différentes entités fédérées puisse renforcer votre plaidoyer.*

J'ai entendu que les sénateurs wallons avaient consulté le volet mobilité des accords de gouvernement flamand et bruxellois. C'est intéressant. Il est indispensable de collaborer.

- L'incident est clos.

al dan niet bereid zijn om op dat vlak stappen te ondernemen.

Ik ben absoluut voorstander van een overkoepelend mobiliteitsplan. Ik heb daar ook een nota over opgesteld naar aanleiding van de problemen met de tunnels, waarin ik een aantal heel concrete voorstellen gedaan heb. Ook daarover hebben we kort gesproken, maar de twee andere regeringen zijn duidelijk niet zo'n voorstander van een overkoepelend mobiliteitsplan.

Het is nu vooral belangrijk dat elke regering op korte termijn doet wat ze heeft gezegd. Zo moet het Brabantnet effectief worden uitgevoerd. Ik maak me daar wat zorgen over. Verder moeten alle vervoermaatschappijen de Mobibkaart volledig implementeren, moeten we de tariefintegratie bespreken, moeten de salariswagens worden vervangen door een mobiliteitsbudget, enzovoort. Er zijn nog heel wat projecten mogelijk.

Kortom, ik ben zeker niet tegen een dergelijke koepelstructuur gekant. Het probleem is echter om de andere gewesten mee in het project te krijgen. De vraag moet eerder op Vlaams niveau worden gesteld.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Ik vind het een goed idee dat u dit onderwerp op de agenda van het volgend interministeriële overleg zult plaatsen. Brussel heeft er alle belang bij dat er overleg komt. Hopelijk kan het rapport, dat door senatoren uit alle deelstaten is opgesteld, uw pleidooi kracht bijzetten.

Het was interessant om te horen dat de Waalse senatoren het Vlaamse en het Brusselse regeerakkoord hadden gelezen om na te gaan wat er daar op het vlak van mobiliteit gebeurt. Dat is een interessante manier van werken. Door kennis te nemen van elkaars mobiliteitsplannen zal iedereen hopelijk inzien dat we moeten samenwerken.

Ik zal deze kwestie met belangstelling volgen.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "le défi de mobilité intelligente 'MaestroMobile'".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *À l'occasion de la Semaine de la mobilité en septembre, un jeu axé sur la mobilité, baptisé MaestroMobile, sera proposé en collaboration avec Bruxelles Mobilité et la STIB. Sa première édition est exclusivement réservée aux entreprises. Des équipes de quatre travailleurs, munies d'une tablette avec connexion internet, devront rejoindre le plus rapidement possible dix lieux de la capitale en utilisant le plus grand nombre de moyens de transport, mais avec un budget limité et l'objectif de réduire au maximum leur empreinte écologique.*

De quelle manière le ministre, Bruxelles Mobilité et la STIB soutiennent-ils le défi de mobilité intelligente MaestroMobile ?

Cela se fait-il en concertation avec la secrétaire d'État en charge de l'Informatique et de la Transition numérique, compétente pour les villes intelligentes ? Quelle est la répartition des tâches ?

Bruxelles Mobilité, la STIB et vous-même avez-vous été associés à une évaluation du jeu ? Si oui, de quelle manière ?

Quels autres projets soutenez-vous durant la Semaine de la mobilité ? De quelle façon ?

Comment évaluez-vous la Semaine de la mobilité et le Dimanche sans voiture de 2015 ? En quoi cette évaluation contribuera-t-elle à l'organisation de l'édition 2016 ?

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de smart mobility challenge 'MaestroMobile'".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ook dit jaar worden in september de Week van de Mobiliteit en de Autoloze Zondag georganiseerd. De noodzaak om onze verplaatsingsgewoonten te evalueren, alternatieven uit te proberen en te werken aan een grotere verkeersveiligheid blijft groot.

Een van de nieuwe acties dit jaar is het mobiliteitsstadspel MaestroMobile, dat onder meer in samenwerking met Brussel Mobiliteit en de MIVB wordt georganiseerd. De eerste editie ervan is uitsluitend gericht op bedrijven. Teams van vier werknemers, uitgerust met een tablet met internetverbinding, moeten zo snel mogelijk tien bestemmingen in Brussel bereiken. Ze hebben een beperkt budget, moeten hun milieu-impact zo beperkt mogelijk houden, maar wel zo veel mogelijk verschillende vervoermiddelen gebruiken. Door werknemers in die gamesetting in contact te brengen met alternatieve vervoermiddelen, moet het spel hun bekendheid en het gebruik ervan vergroten. Het spel krijgt alvast uw en onze steun.

De alternatieven voor de wagen zijn nog te onbekend in Brussel. Initiatieven die daarin verandering willen brengen, verdienen dan ook onze steun.

Op welke manier steunen de minister, Brussel Mobiliteit en de MIVB de smart mobility challenge MaestroMobile?

Gebeurt dat in samenspraak met de staatssecretaris voor Informatica en Digitalisering, die bevoegd is voor smart cities? Wat is de werkverdeling?

Zijn uzelf, Brussel Mobiliteit en de MIVB betrokken bij een evaluatie van het spel? Op welke manier?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *En tant que partenaire de l'initiative, nous en ferons la promotion, au même titre que pour des actions comme "Au travail sans voiture".*

MaestroMobile est un jeu qui permet aux participants de découvrir toutes les applications à leur disposition pour choisir le mode de déplacement le plus approprié. Il sera évalué sur la base du nombre de participants, de l'impact médiatique et de l'organisation. Une deuxième évaluation sondera la satisfaction des participants et examinera s'ils se déplaceront à l'avenir de façon plus durable. La STIB et Bruxelles Mobilité ont bien entendu été associées à l'évaluation du jeu.

Un autre projet que nous soutenons est "Mon village à la ville", dans le cadre duquel les communes bénéficient d'un soutien financier de 12.000 euros pour organiser un village de la mobilité lors du Dimanche sans voiture. Il y a aussi l'action "communes et écoles", qui soutient financièrement les écoles et les communes qui souhaitent organiser, durant la Semaine de la mobilité, des activités de sensibilisation sur le thème de la mobilité durable à l'attention d'un public scolaire. L'action "À l'école/au travail sans voiture" promeut l'utilisation de tous les modes de transport alternatifs en proposant des titres de transport gratuits à une sélection d'entreprises et en distribuant du matériel de communication dans les entreprises et les écoles.

Nous avons évalué les éditions 2014 et 2015 de la Semaine de la mobilité et adapté en conséquence le cahier des charges.

L'édition 2015 du Dimanche sans voiture a été un succès. Nous avons essayé d'atteindre davantage de groupes cibles en nous éloignant quelque peu du centre et les nombreuses initiatives menées par

Welke andere projecten in de Week van de Mobiliteit steunt u? Op welke manier?

Hoe evalueert u de Week van de Mobiliteit en de Autoloze Zondag van 2015? Op welke manier zal die evaluatie bijdragen aan de organisatie van de editie 2016?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Zoals u zelf zegt, zijn we een partner van het initiatief en dus zullen we er uiteraard, ook in het kader van de Week van de Mobiliteit, een belangrijk evenement van maken. Er zal ook promotie voor gevoerd worden, net zoals dat gebeurt bij acties als 'Naar het werk zonder auto'.

MaestroMobile is een spel waarbij de deelnemers alle applicaties leren kennen die ze kunnen gebruiken om de meest geschikte verplaatsingsmodus te kiezen. Het spel dient om het gebruik van die applicaties te vergemakkelijken. Het zal geëvalueerd worden op basis van het aantal deelnemers, de media-impact en de organisatie. Een tweede evaluatie zal peilen naar de tevredenheid van de deelnemers en zal nagaan of die zich op een duurzamere manier zullen verplaatsen. Uiteraard zijn de MIVB en Brussel Mobiliteit betrokken bij de evaluatie van het spel.

Een andere project dat we steunen, is 'Mijn dorp in de stad', waarbij gemeenten een financiële steun kunnen krijgen van 12.000 euro om een mobiliteitsdorp te organiseren tijdens de Autoloze Zondag. Verder is er de actie 'gemeenten en scholen'. Die biedt een financiële steun aan de scholen en gemeenten die tijdens de Week van de Mobiliteit bewustmakingsactiviteiten willen organiseren rond een duurzame mobiliteit voor een schoolgaand publiek. De actie 'Naar school/naar het werk zonder auto' promoot het gebruik van alle alternatieve vervoermiddelen bij bedrijven door gratis vervoerbewijzen aan te bieden aan geselecteerde bedrijven en door communicatiemateriaal te verspreiden in bedrijven en scholen.

U weet dat we in 2014 samen de Week van de Mobiliteit hebben geëvalueerd. Op basis daarvan hebben we het bestek aangepast. We hebben ook

les écoles et les entreprises ont reçu un plus grand écho médiatique. La fête dans le tunnel de la Porte de Namur a également connu un franc succès. Bien que le village de la mobilité dans le centre ait attiré moins de monde, l'édition 2015 a été globalement un succès de foule.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *La STIB et Bruxelles Mobilité collaborent-elles avec la secrétaire d'État en charge de l'Informatique et de la Transition numérique ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Je vais me renseigner.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "le processus d'indemnisation par la STIB des victimes des attentats de la station Maelbeek".

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

de editie van 2015 geëvalueerd en rekening gehouden met de resultaten daarvan bij de opmaak van het bestek.

De Autoloze Zondag van vorig jaar is goed verlopen. We hebben geprobeerd om wat buiten het centrum te treden en nog meer doelgroepen te bereiken met de boodschap. Dat is gelukt. Daarnaast kregen de vele initiatieven van de scholen en bedrijven opvallend meer weerklank in de media dan de voorbije jaren.

Het feest met de Brusselse dj's in de Naamsepoorttunnel, de tunnelparty, kende een enorm succes. Het mobiliteitsdorp in het centrum trok minder mensen aan. In het centrum vinden al veel initiatieven rond duurzame mobiliteit plaats. Daar is er eigenlijk niet meteen nood aan nog meer activiteiten. Globaal gezien waren er heel veel mensen op straat, te voet, met de fiets of op de step. We moeten in die zin voortwerken.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Werken de MIVB en Brussel Mobiliteit samen met de staatssecretaris voor Informatica en Digitalisering? MaestroMobile wordt toch op de tablet gespeeld, wat samenhangt met digitalisering.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat weet ik niet, ik vraag het na.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "de procedure voor de vergoeding door de MIVB van de slachtoffers van de aanslagen in het Maalbeekstation".

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Le sujet est douloureux. Nous apprenons par la presse que certaines victimes des attentats de la station Maelbeek ont introduit une action en justice pour contraindre la STIB à les indemniser via sa police d'assurance dite "Transports" et non celle qui couvre directement les conséquences d'attentats.

Par ailleurs, il nous revient que cette action se nourrit de ce que le montant des indemnités n'a toujours pas été communiqué aux victimes et que les démarches administratives sont lourdes. La situation des victimes, que ce soit des voyageurs du métro touchés dans leur chair ou des parents de personnes décédées dans la rame, est suffisamment pénible pour ne pas ajouter du drame au drame.

Que met en œuvre la STIB pour accompagner les victimes des attentats, parents des personnes décédées ou victimes blessées ? Existe-t-il une démarche proactive de la STIB envers les victimes ou bien les victimes doivent-elles, elles-mêmes, prendre contact avec la STIB pour faire valoir leurs droits ?

Comment les victimes seront-elles indemnisées ? Quels sont les montants réservés par la STIB et/ou par les assureurs pour ce faire ? Quand les montants auxquels les victimes ont droit seront-ils fixés ? Les victimes ou leurs familles ont-elles bénéficié d'une avance ? Quelle est la réponse de la STIB à l'action intentée par certaines victimes ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Dès le samedi 26 mars 2016, soit quelques jours après les attentats du 22 mars, la STIB, conjointement avec son assureur Ethias, a installé un numéro de téléphone unique et gratuit, disponible 7 jours sur 7 entre 8h et 22h.

Via ce numéro, les victimes peuvent obtenir de l'aide et une réponse à leurs questions concernant les dommages qu'elles ont subis. Les victimes peuvent également adresser leurs questions par le biais d'une adresse e-mail spécialement conçue à cet effet.

Dans un communiqué de presse, la STIB s'est exprimée au sujet de ce numéro d'appel et de cette adresse e-mail sur son site internet. Cette information a été largement relayée par les

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *Een aantal slachtoffers van de aanslag in metrostation Maalbeek heeft een schadeclaim ingediend tegen de MIVB. Ze willen dat de zogenaamde vervoersverzekering hen vergoedt en niet de verzekering die de gevolgen van de aanslagen dekt.*

De actie zou onder andere het gevolg zijn van het feit dat de slachtoffers nog altijd niet weten op welke schadeloosstelling ze mogen rekenen, en met veel administratieve rompslomp worden geconfronteerd.

Wat doet de MIVB om de slachtoffers van de aanslagen te helpen? Zet ze proactieve stappen of moeten de slachtoffers zelf contact opnemen met de MIVB?

Op welke manier worden de slachtoffers schadeloos gesteld? Welke bedragen hebben de MIVB en de verzekeraars hiervoor uitgetrokken? Wanneer weten we welk bedrag de slachtoffers krijgen? Hebben de slachtoffers of hun familie een voorschot gekregen? Hoe reageert de MIVB op de schadeclaim?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Op 26 maart 2016, enkele dagen na de aanslagen, opende de MIVB in samenwerking met haar verzekeraar Ethias een gratis nummer dat elke dag operationeel is tussen 8 en 22 uur.*

Op dat nummer of op een speciaal e-mailadres kunnen slachtoffers terecht met vragen over de geleden schade. Het nummer en het e-mailadres werden vermeld in een perscommuniqué van de MIVB en de informatie werd ook via de media verspreid.

De gegevens zijn daarnaast te vinden op de website van de MIVB, net zoals een aantal FAQ's.

Als openbare vervoersmaatschappij weet de MIVB

différents médias.

Le site internet de la STIB reprend donc ces coordonnées, ainsi qu'un onglet "FAQ" qui fournit une réponse concise aux questions fréquemment posées.

En collaboration avec son assureur Ethias, la STIB a opté pour cette méthode, mais, en sa qualité d'opérateur de transports publics, ne sait pas précisément quelles sont les personnes touchées par les attentats, ni l'identité de leurs proches.

Je peux d'ores et déjà vous dire que 146 victimes ont été enregistrées, ainsi que leurs proches. Celles-ci avaient évidemment été informées de la procédure pour faire valoir leur indemnisation et compléter leur dossier.

Le traitement des dossiers individuels des victimes et de leurs proches est pleinement engagé, bien que l'on ne dispose pas encore de données concrètes sur l'ampleur totale du dommage. L'évaluation des dommages des victimes individuelles requiert encore un certain laps de temps et dépend de la gravité des blessures et des conséquences sur le long terme.

Ethias a pris toutes les mesures afin d'instruire efficacement tous les dossiers des victimes, en recueillant tous les éléments destinés à évaluer les dommages et en diligentant une expertise médicale. Selon les cas, des quittances professionnelles ont été émises, notamment pour permettre aux victimes de faire face aux premiers frais. La STIB veille à ce que le règlement des dommages par ses assureurs s'effectue de manière correcte, respectueuse et efficace.

Certaines victimes de l'attentat survenu à la station Maelbeek ont engagé une procédure judiciaire en indemnisation sur la base de l'article 29 bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs qui prévoit l'intervention illimitée pour les dommages corporels. Ces affaires ont été renvoyées en rôle à l'audience du 26 mai 2016 du tribunal de police de Bruxelles.

La STIB et Ethias privilégient toujours la voie du règlement à l'amiable dans le plus grand respect des droits des victimes. Le règlement des dommages est en effet pleinement engagé.

niet wie de slachtoffers van de aanslag of hun naasten zijn. Er zijn tot nu toe 146 slachtoffers en naasten geregistreerd.

De behandeling van de individuele dossiers van de slachtoffers en hun naasten is volop bezig, hoewel we nog geen gegevens hebben over de omvang van de schade. Die hangt immers af van de ernst van de verwondingen en de gevolgen op lange termijn.

Ethias heeft er alles aan gedaan om zo snel mogelijk de dossiers samen te stellen. Er werden voorschotten uitbetaald waarmee de slachtoffers de eerste kosten konden betalen. De MIVB waakt erover dat de verzekeraars correct te werk gaan in de uitbetaling van de schadevergoedingen.

Sommige slachtoffers van de aanslag in metrostation Maalbeek hebben een juridische procedure aangespannen. De zaken werden naar de hoorzitting van 26 mei 2016 van de politierechtbank van Brussel verwezen.

De MIVB en Ethias proberen altijd een minnelijke schikking te vinden met respect voor de rechten van de slachtoffers. De MIVB en Ethias hebben een comité gemachtigd de schadepercentages te bepalen waarmee de verzekeraars hun garantie kunnen vrijmaken. Het comité moet rekening houden met het feit dat lichamelijke schade voorrang krijgt op andere schade.

Het comité bestaat uit vertegenwoordigers van de minister van Economie, Begroting, Werkgelegenheid en Openbaar Ambt, een vertegenwoordiger van het Coördinatieorgaan voor de Dreigingsanalyse (OCAD), twee vertegenwoordigers van de vzw Terrorism Reinsurance and Insurance Pool (Trip) en een vertegenwoordiger van de Autoriteit voor Financiële Diensten en Markten (FSMA), die een raadgevende stem heeft. Het wordt voorgezeten door de voorzitter van de Commissie voor Verzekeringen.

Op 28 april 2016 legde het comité de voorlopige percentages als volgt vast:

- lichamelijke schade: 100%;*
- materiële schade: 50%;*
- morele schade: 0%.*

Cependant, le règlement d'un sinistre résultant d'un acte de terrorisme s'inscrit dans le cadre de la loi du 1er avril 2007 relative à l'assurance des dommages causés par le terrorisme.

La STIB et Ethias ont confié à un comité, une autorité distincte des assureurs, la mission de fixer les pourcentages d'indemnisation à concurrence desquels les assureurs sont autorisés à libérer leur garantie respective. Ce comité doit tenir compte du fait que, conformément à la loi du 1er avril 2007, les dommages corporels doivent être indemnisés en priorité par rapport à tous les autres dommages.

Ce comité est composé de représentants du ministre de l'Économie, du Budget, de l'Emploi et de la Fonction publique, d'un représentant de l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace (OCAM), de deux représentants de l'asbl Terrorism Reinsurance and Insurance Pool (Trip) et d'un représentant de l'Autorité des services et marchés financiers (FSMA), qui a une voix consultative. Il est présidé par le président de la Commission des assurances.

Vu que, conformément à la loi du 1er avril 2007, le règlement de sinistre se fait par année civile et que d'autres attaques terroristes ne peuvent être exclues en 2016, le comité, par décision du 28 avril 2016, a provisoirement fixé les pourcentages d'indemnisation comme suit :

- dommages corporels, 100% ;
- dommages matériels, 50% ;
- dommages moraux, 0%.

Cette décision a été communiquée aux entreprises d'assurances le 31 mai 2016. Le comité vérifiera, début septembre 2016, s'il y a lieu de modifier ces pourcentages. Ethias poursuit l'instruction de différents dossiers en fonction de cette première décision.

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Dans ce genre de dossiers, mieux vaut éviter les procédures judiciaires et trouver un accord à l'amiable.

Dois-je comprendre que l'assureur de la STIB ne

De beslissing werd op 31 mei 2016 aan de verzekeringsmaatschappijen meegedeeld. Het comité zal begin september 2016 nagaan of het de percentages moet aanpassen.

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *In zulke dossiers is het aangewezen om een minnelijke schikking na te streven.*

Klopt het dat de verzekeraar van de MIVB geen

dispose pas d'une liste des victimes des attentats ? Dans l'affirmative, pourquoi ? Si tel est le cas, au lieu de communiquer par internet ou par voie de presse, l'assureur ou la STIB devraient privilégier une approche individuelle des 146 victimes répertoriées. J'imagine que la STIB a les moyens de les contacter individuellement, à moins qu'elle ne dispose pas de ladite liste.

Je comprends que le dommage ne puisse être fixé qu'après de longues procédures, mais des avances sur les indemnisations peuvent être versées.

M. Pascal Smet, ministre.- Selon moi, les dossiers ne sont pas ouverts sur la base d'une liste. Il faut qu'une demande soit introduite. Je vérifierai ce point.

- *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 coopération avec la Région flamande au sujet de l'élargissement du ring de Bruxelles".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Le ministre Weyts a fait quelques déclarations étonnantes au parlement flamand à la suite de notre débat sur l'élargissement du ring de Bruxelles.*

Il a ainsi affirmé avoir pris connaissance dans la presse de la critique du gouvernement bruxellois, mais n'avoir reçu aucun courrier à ce sujet. Il a également indiqué que l'élargissement du ring était l'un des points à l'ordre du jour de plusieurs rencontres avec le ministre bruxellois de la Mobilité et des Travaux publics, et qu'il avait adressé une invitation pour la présentation des plans tant au ministre-président qu'à vous-même. L'un de vos collaborateurs aurait assisté à cette réunion.

lijst met slachtoffers van de aanslag heeft? Hoe komt dat? Als dat zo is, zou de verzekeraar of de MIVB de 146 bekende slachtoffers beter persoonlijk benaderen. Ik neem aan dat de MIVB daartoe de middelen heeft.

Ik begrijp dat de schade pas na een lange procedure bepaald kan worden, maar dat neemt niet weg dat er voorschotten uitgekeerd kunnen worden.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Voor zover ik weet worden de dossiers geopend op basis van een aanvraag. Ik zal dat nagaan.*

- *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 samenwerking met het Vlaamse Gewest over de uitbreiding van de Brusselse Ring".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- In het Vlaams Parlement heeft minister Weyts enkele opmerkelijke uitspraken gedaan naar aanleiding van ons debat over de uitbreiding van de Brusselse Ring.

Zo heeft hij wel de kritiek van de Brusselse regering gelezen in de krant, maar heeft hij hierover nog geen brief ontvangen. Ook stelt hij dat hij verschillende keren heeft vergaderd met de Brusselse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en de Brusselse Ring een van de vaste agendapunten was. Blijkbaar had hij een uitnodiging voor de voorstelling van de plannen gericht zowel aan de minister-president als aan u, en was er een vertegenwoordiger van uw kabinet aanwezig.

33 moments de concertation auraient ainsi été organisés au fil des ans. D'après le ministre Weyts, l'adoption du "memorandum of understanding" ne dépendrait plus que de la fixation d'une date de réunion.

Hormis les nombreuses réunions conjointes entre les administrations bruxelloise et flamande, qu'en est-il de la concertation politique entre vous et le ministre Weyts à propos, notamment, de l'élargissement du ring de Bruxelles ?

Comment expliquer que le gouvernement bruxellois n'ait pas été informé de ces plans ? Avez-vous pu préciser la position du gouvernement bruxellois lors de ces concertations politiques ? Comment celle-ci est-elle intégrée dans les projets flamands ?

Que mentionne le mémorandum à propos de l'élargissement du ring de Bruxelles ?

Vous avez qualifié la façon de procéder de votre collègue flamand de "regrettable et dépourvue de collégialité". Quel sera l'impact de cet incident sur la coopération avec la Flandre et le "memorandum of understanding" ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *J'ai clairement fait savoir au ministre Weyts que je ne voyais pas d'un très bon œil cette façon de procéder. Je reste cependant convaincu que l'avenir de la Région bruxelloise est étroitement lié à celui des deux autres Régions.*

Nous espérons pouvoir signer sous peu le "memorandum of understanding" et supprimer les derniers obstacles. En attendant, je m'abstiendrai de tout commentaire.

La position du gouvernement bruxellois n'a jamais varié. La Flandre avait annoncé qu'elle

Volgens minister Weyts zouden er in de loop der jaren 33 overlegmomenten zijn geweest. De goedkeuring van het 'memorandum of understanding' is, nog volgens minister Weyts, een kwestie van het vinden van een vergadermoment.

Waren er, afgezien van die vele gezamenlijke vergadermomenten van de Vlaamse en Brusselse administraties ook vaste politieke vergadermomenten van u en minister Weyts, waarop de verbreding van de Brusselse Ring een vast agendapunt had moeten zijn?

De vraag blijft hoe het mogelijk is dat de Brusselse regering niet op de hoogte was van de plannen. Hebt u tijdens deze politieke overlegmomenten het standpunt van de Brusselse regering verduidelijkt? Op welke manier werd het Brusselse standpunt in de Vlaamse plannen verwerkt?

Volgens minister Weyts hangt de goedkeuring van het 'memorandum of understanding' slechts af van een gezamenlijk vrij moment in de agenda van de twee ministers-presidenten. Wat staat er in het memorandum over de verbreding van de Brusselse Ring?

U noemde de werkwijzen van uw Vlaamse collega "een trieste manier van werken en zeker niet collegiaal". Vlaanderen had ten minste met ons kunnen overleggen over de inhoud van het bericht, vond u. Wat zijn de gevolgen van dit incident voor de samenwerking met Vlaanderen? Wat zullen de gevolgen zijn voor het 'memorandum of understanding'?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb duidelijk aan Vlaams minister Weyts laten weten dat ik hier niet mee opgezet ben. Dat neemt niet weg dat ik ervan overtuigd ben dat de toekomst van het Brussels Gewest nauw samenhangt met die van het Vlaams Gewest en van het Waals Gewest. We zullen met andere woorden moeten samenwerken.

Hopelijk kunnen we het 'memorandum of understanding' binnenkort ondertekenen en bij die gelegenheid de laatste struikelblokken uit de weg ruimen. In afwachting daarvan geef ik liever geen commentaar.

s'attellerait aux procédures de permis. Il n'y a pas encore de plans définitifs. L'un de mes collaborateurs a effectivement assisté à une réunion d'information, mais n'y a rien appris de plus que ce qui figure sur le site internet des autorités flamandes.

De nombreuses questions demeurent, notamment sur le financement des projets.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Le ministre Weyts n'a pas attendu la signature du mémorandum pour dévoiler son projet aux communes concernées. De votre côté, pourquoi ne pourriez-vous pas dévoiler la position bruxelloise ?*

Le gouvernement bruxellois approuve-t-il les déclarations du ministre Weyts ? Ou faut-il plutôt penser que ses observations n'ont pas été prises en considération ?

En tant que parlementaires, nous avons le droit de connaître le résultat des négociations entre administrations et responsables politiques.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Les discussions sont toujours en cours.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Comment peuvent-elles être en cours si le ministre Weyts annonce partout comment les choses vont se passer ?*

Het standpunt van de Brusselse regering is altijd duidelijk geweest. Vlaanderen kondigde aan dat het de vergunningsprocedures zou aanvatten. Er zijn nog steeds geen definitieve plannen. Een van mijn medewerkers heeft inderdaad een informatievergadering bijgewoond, maar hij kwam daar niets te weten dat niet op de website van de Vlaamse overheid te vinden is.

Er moet met andere woorden nog heel wat overleg met het Vlaams Gewest volgen. Ik heb immers nog heel wat vragen, onder andere over de financiering van de projecten.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- U hebt eigenlijk niets gezegd, en ik begrijp niet waarom.

Als dat memorandum over de verbreding van de Ring gaat en minister Weyts bezig is zijn plannen voor de verbreding van de Ring uit de doeken te doen aan alle betrokken gemeenten, zowel binnen als buiten Brussel, dan is het mij niet duidelijk waarom u niet zou kunnen zeggen wat het Brusselse standpunt ter zake is.

Is Brussel het eens met wat minister Weyts verkondigt? Of heeft de Brusselse regering opmerkingen gemaakt en is daar geen rekening mee gehouden?

Dat heeft niets te maken met het feit dat het memorandum nog moet worden ondertekend. Minister Weyts wacht daar in elk geval niet op om zijn show rond de verbreding van de Ring te verkopen.

Er is overleg geweest tussen de administraties en op politiek niveau. Wij hebben als parlement toch het recht om te weten wat daar is uitgekomen.

De heer Pascal Smet, minister.- De gesprekken lopen nog.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Hoe kunnen de gesprekken nog lopen als minister Weyts intussen al overal verkondigt hoe het zal gaan? In dat geval bent u veel te beleefd en laat u met uw voeten rammelen. Ik begrijp dit niet en kan enkel akte

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la campagne 'fossil free' qui s'adresse actuellement à la STIB".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Nous le savons tous, le réchauffement climatique est l'un des enjeux majeurs pour la survie de l'humanité. Un des plus grands contributeurs à ce réchauffement est l'industrie des énergies fossiles. C'est pourquoi une campagne internationale a été lancée pour pousser les investisseurs à ne plus placer leurs fonds dans celle-ci.

Une action de cette campagne s'adresse actuellement à la STIB, qui a placé plus de deux millions d'euros dans cette industrie. Outre le fait qu'il s'agit d'un placement qui peut de plus en plus être considéré comme étant à risques, il va de soi que l'on peut légitimement s'inquiéter du fait qu'une entreprise publique axée sur la mobilité alternative à la voiture investisse son argent dans les énergies fossiles.

Pouvez-vous me dire si vous avez déjà eu des contacts avec la STIB à ce sujet ? Le prochain contrat de gestion pourrait-il intégrer l'arrêt d'investissements de la STIB dans ce type d'industrie ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai rien de plus à ajouter par rapport au contenu de mes deux réponses précédentes. Il y a bel et bien eu un contact, mais ici on se heurte au principe de l'autonomie de la STIB.

nemen van de vreemde gang van zaken.

- *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 'fossil-free'-campagne die thans aan de MIVB gericht is".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *De strijd tegen de klimaatopwarming is van cruciaal belang voor het overleven van de mensheid. Een van de belangrijkste oorzaken van de klimaatopwarming is de fossielebrandstoffenindustrie. Momenteel loopt een internationale campagne om investeerders ertoe te overtuigen dat ze geen geld meer verstrekken aan die industrie.*

De MIVB heeft meer dan twee miljoen euro in de fossielebrandstoffenindustrie geïnvesteerd. Niet alleen zijn dergelijke beleggingen steeds riskanter, het is ook verontrustend dat een overheidsbedrijf dat een alternatief voor de wagen moet aanbieden, geld investeert in fossiele brandstoffen.

Hebt u hierover contact gehad met de MIVB? Kan het gewest de MIVB in het volgende beheerscontract verbieden om nog in fossiele brandstoffen te investeren?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb niets toe te voegen aan mijn twee vorige antwoorden. We hebben contact gehad met de MIVB, maar onze mogelijkheden om in te grijpen zijn beperkt omdat de MIVB over een zekere*

Je ne peux encore rien vous dire au sujet de la réponse. Je me renseignerai pour savoir quand nous serons en droit de l'attendre, mais le délai de deux semaines me semble court.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'entends bien. On ne sait jamais combien de temps peuvent prendre ces démarches. Peut-être serait-il judicieux de voir dans quelle mesure il est possible d'intégrer cette dimension au prochain contrat de gestion.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais me pencher sur la question.

- *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'existence de quotas de PV pour les contrôleurs de la STIB".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. SEVKET TEMIZ,

concernant "les quotas de PV des contrôleurs de la STIB".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Bien que la STIB s'en soit défendue par le passé, un récent article de presse montre, courriels à l'appui, que ses contrôleurs se voient imposer un nombre minimum de contrôles et de procès-verbaux.

On peut encore admettre qu'un objectif existe en termes de couverture du réseau pour les contrôles à proprement parler, à condition que celui-ci ne soit pas trop ambitieux au regard des moyens humains, au risque de devenir source de tension avec les

autonomie beschikt.

Ik wacht nog op een antwoord van de MIVB. Ik denk niet dat ik dat al binnen twee weken zal hebben.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het zou nuttig zijn om na te gaan of er in het volgende beheerscontract rekening kan worden gehouden met deze problematiek.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik zal dat onderzoeken.*

- *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 "het bestaan van quota van PV's voor de MIVB-controleurs".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ,

betreffende "de quota's voor PV's voor de MIVB-controleurs".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Volgens een recent persartikel worden de controleurs van de MIVB verplicht om een minimum aantal controles uit voeren en een minimum aantal pv's uit te schrijven. Als bewijs worden een aantal e-mails geciteerd.*

We kunnen nog aannemen dat de MIVB in het kader van de controles bepaalde doelstellingen oplegt met betrekking tot de dekking van het netwerk, maar quota opleggen voor de pv's houdt

voyageurs, les interactions humaines nécessitant parfois un peu de temps pour se dérouler au mieux.

Par contre, imposer un nombre minimal de verbalisations est tout simplement un non-sens et une source de mauvais usage du procès-verbal. En effet, si, comme on le prétend, les contrôles ne visent pas à donner des amendes pour faire rentrer de l'argent, mais bien à inciter les usagers à acquérir un titre de transport valable, il semble logique que, s'il y a plus de contrôles, le nombre de procès-verbaux diminuera grâce à l'effet dissuasif desdits contrôles.

Autrement dit, les contrôleurs, poussés par une politique du chiffre qu'on leur impose - la littérature sur les chiffres en matière de police est abondante -, seront quasiment obligés, non pas de verbaliser la personne qui a sciemment négligé de se munir d'un abonnement ou d'un ticket, mais de chercher la petite bête pour atteindre les objectifs fixés.

Pouvez-vous me dire si ces injonctions imposant des quotas aux contrôleurs sont validées par la direction de la STIB et si vous en avez eu connaissance ? Si ce n'est pas le cas, quelles mesures ont-elles été prises ?

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

M. Sevket Temiz (PS).- Récemment, la presse écrite révélait que la STIB imposait des quotas de procès-verbaux à ses contrôleurs de titres de transport. L'article souligne que les contrôleurs doivent verbaliser plus de 8.000 procès-verbaux chaque mois. C'est ce qui ressort des courriels internes à la STIB.

Dans un courriel envoyé aux chefs des équipes de contrôleurs le 14 mai 2016, le numéro deux du service sécurité de la STIB déplore que les objectifs en termes de procès-verbaux ne soient pas atteints : "L'objectif du mois est de 8.200 procès-verbaux et 205.000 personnes contrôlées. Nous sommes actuellement à 2.200 procès-verbaux et 50.000 personnes contrôlées. Il nous reste un peu moins de trois semaines, veuillez donc pousser très fort pour que les agents augmentent la productivité tant en personnes contrôlées, qu'en procès-verbaux".

totaal geen steek. Als de controles, zoals men beweert, niet bedoeld zijn om geld in het laatje te brengen, maar om reizigers aan te zetten om een geldig vervoersbewijs te kopen, zal het aantal pv's normaal gezien verminderen als er meer controles zijn.

Om de quota te halen, zijn de controleurs verplicht om niet alleen personen te verbaliseren die bewust hun ticket niet hebben betaald, maar ook personen die van goede wil zijn.

Zijn die instructies om bepaalde quota's te halen door de directie van de MIVB bekrachtigd? Zo niet, welke maatregelen zijn er dan genomen?

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

De heer Sevket Temiz (PS) *(in het Frans).*- *Volgens de pers zou uit interne mails blijken dat de controleurs van de MIVB meer dan 8.000 pv's per maand moeten opstellen.*

Op 14 mei 2016 schreef de nummer twee van de veiligheidsdienst van de MIVB een mail aan de diensthoofden van de controleurs waarin hij betreurt dat de doelstellingen op het vlak van de processen-verbaal niet werden gehaald. Er werden slechts 2.200 pv's opgesteld en 50.000 personen gecontroleerd, terwijl de maanddoelstelling 8.200 pv's en 205.000 gecontroleerde personen bedraagt. In de mail vraagt hij de diensthoofden dat zij de controleurs aansporen om hun productiviteit te verhogen. Op 20 mei verstuurt de persoon een tweede mail, waarin hij opmerkt dat er sinds 1 mei 3.586 pv's zijn uitgeschreven, terwijl dat er tweemaal meer per maand zouden moeten zijn.

Dans un second courriel, transmis le 20 mai dernier, le numéro deux du service sécurité remet la pression sur les agents : "Voici les résultats depuis le 1er mai. En termes de PV, nous sommes à 3.586, alors que nous devrions en faire plus du double par mois". Si l'incitation à contrôler un maximum d'utilisateurs n'est pas critiquable, il est par contre strictement interdit de fixer un nombre de procès-verbaux.

Confirmez-vous l'existence d'une pression quelconque sur les contrôleurs de titres de transport au sujet de quotas de procès-verbaux ? Si oui, depuis quand existent de telles pratiques ? Quel est le nombre de contrôleurs de titres de transport au sein de la STIB ? Quel est en moyenne le nombre de procès-verbaux dressés par chaque contrôleur ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le contrat de gestion qui lie la STIB à la Région prévoit explicitement que la STIB veillera à contrôler 1% de ses utilisateurs. La STIB veille donc d'une part, au travers d'indicateurs, à mesurer les résultats atteints et, d'autre part, à prendre les mesures opérationnelles nécessaires afin de respecter cet engagement.

Il n'est pas question de quotas de PV à atteindre. Ces indicateurs permettent d'identifier à la fois les zones où la fraude est la plus importante, mais également de vérifier que les agents effectuent correctement leur mission.

Ceci s'inscrit bien sûr dans le cadre d'une approche bien plus large, celle de la lutte contre la fraude, qui reprend diverses pistes :

- sensibilisation accrue de la clientèle ;
- accroissement de la disponibilité des outils de vente des titres de transport ;
- amélioration de la signalétique relative à cette problématique ;
- amélioration des outils de contrôle des titres de transport ;
- amélioration de la formation des agents assurant lesdits contrôles.

Ik heb er alle begrip voor dat de controleurs worden aangezet om zo veel mogelijk reizigers te controleren, maar het is strikt verboden om een quotum voor de pv's vast te stellen.

Klopt het dat de MIVB druk op de controleurs uitoefent om een bepaald aantal pv's te halen? Sinds wanneer bestaat die praktijk? Hoeveel controleurs telt de MIVB? Hoeveel pv's stelt elke controleur gemiddeld op?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het beheerscontract bepaalt dat de MIVB 1% van haar reizigers moet controleren. De MIVB neemt de nodige maatregelen om die doelstelling te bereiken en heeft indicatoren opgesteld om de resultaten te kunnen meten.*

Er is geen sprake van quota voor pv's. Dankzij de indicatoren krijgt de MIVB zicht op de plaatsen waar het meest wordt gefraudeerd, maar kan ze ook nagaan of de controleurs hun werk goed doen.

De controles zijn slechts een onderdeel van de fraudebestrijdingsstrategie. Daarnaast werkt de MIVB aan een grotere bewustmaking van de reizigers, een uitbreiding van het aantal ticketautomaten, een verbetering van de controle-instrumenten en de opleiding van de controleurs.

In 2014 telde de MIVB 103 controleurs en 12 begeleiders. In 2015 waren er 110 controleurs en 9 begeleiders.

Het gemiddeld aantal pv's per controleur bedroeg 511,31 in 2014 en 508,30 in 2015. De MIVB heeft herhaald dat er voor pv's geen quota's zijn vastgesteld.

Pour 2014, on dénombrait pas moins de 103 agents, plus 11 voire 12 agents d'encadrement. Pour 2015, il était question de 110 agents et de 9 agents d'encadrement.

Le nombre moyen de PV délivrés par agent et par année s'élevait à 511,31 en 2014 et à 508,30 en 2015. On constate une légère diminution d'une année à l'autre, mais la STIB a clairement affirmé qu'elle ne fixait pas de quotas de PV à atteindre.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Au vu des courriels qui ont été publiés - à moins qu'ils aient été créés de toutes pièces, mais ce n'est pas l'impression que cela donne -, même si la STIB dit que non, quelqu'un ayant autorité sur les contrôleurs a bien donné ces injonctions. Cela mérite tout de même un peu plus comme réponse que "Ah non, circulez, y a rien à voir".

M. Pascal Smet, ministre.- Quand un contrôleur constate une infraction, il dresse un procès-verbal.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. le ministre, vous avez lu l'article comme nous !

M. Sevket Temiz (PS).- Vous dites qu'il n'existe pas de quotas, mais il y a un courriel du numéro deux de la sécurité qui stipule très bien un objectif à atteindre en matière de nombre de PV. Est-ce la STIB qui ne répond pas correctement, ou bien vous a-t-on mal transmis l'information ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne pense pas qu'il y ait de quotas. Simplement, certaines personnes, quand elles doivent traduire, écrivent des courriels un peu maladroits...

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Là pourtant, c'était clair. Vous n'allez quand même pas nous prendre pour des andouilles ? Allez, c'est se moquer du monde !

M. Pascal Smet, ministre.- Je trouve que, dans nos transports en commun, on doit contrôler au maximum...

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous n'avez pas

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Tenzij de gepubliceerde mails volledig uit de duim gezogen zijn, wat mij sterk lijkt, heeft iemand toch die instructies gegeven. Dat verdient meer dan een antwoord dat er niets te zeggen valt.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wanneer een controleur een overtreding vaststelt, stelt hij een pv op.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Mijnheer de minister, u hebt net zoals wij het artikel gelezen!*

De heer Sevket Temiz (PS) *(in het Frans).*- *U zegt dat er geen quota zijn, maar uit een mail van de nummer twee van de veiligheidsdienst blijkt dat de controleurs wel degelijk bepaalde resultaten moeten bereiken. Heeft de MIVB niet correct geantwoord of heeft men u de informatie verkeerd doorgegeven?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik denk niet dat er quota zijn. Sommige personen drukken zich misschien wat onhandig uit.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *De mail was zeer duidelijk. Behandel ons niet als idioten!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *In het openbaar vervoer is het belangrijk om zo veel mogelijk controles uit te voeren.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het*

lu l'article !

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit de lutter contre les gens qui ne paient pas. Pour moi, c'est scandaleux ! C'est un manque de respect de la collectivité.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous êtes en train de détourner la question ! Vous avez pris, comme nous, connaissance de l'article. Vous nous prenez pour des andouilles en disant qu'il n'y a pas d'injonction !

(Remarques de M. Smet)

Je suis sûre que vous êtes capable de vous taire deux secondes.

(Rires)

D'abord, vous nous prenez pour des andouilles, et quand on vous met face aux faits, vous nous dites que frauder est inacceptable. Or, vous avez vu comme nous dans cet article que la question porte sur les dérives que cela peut entraîner envers des gens de bonne foi. Cela peut arriver à tout le monde d'oublier son abonnement.

(Remarques de M. Smet)

Vous savez très bien que cela peut très vite dérapier si l'on met les agents sous pression.

M. Pascal Smet, ministre.- Ça peut dérapier dans les deux sens !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Nous dites-vous que les agents ne font pas bien leur travail ? Je vous assure que la politique du chiffre donne rarement de bons résultats en matière de police.

M. Pascal Smet, ministre.- Quand quelqu'un a oublié son abonnement, des procédures existent pour régler ce cas de figure. Je ne peux pas tolérer que vous suggériez qu'en cas d'oubli du titre de transport, ces contrôles se fassent à la tête du client. Je vous réponds que dans ce cas, le procès-verbal est systématique. Parfois, c'est à juste titre, mais quand nous recevons des courriers des clients,

Frans).- *U moet niet doen alsof u het artikel niet hebt gelezen!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wat schandelijk is, is dat mensen hun vervoer niet betalen. Dat is een gebrek aan respect ten aanzien van de maatschappij.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *U bent het debat een andere richting aan het uitsturen. U hebt net zoals wij het artikel gelezen. Behandel ons niet als idioten door te zeggen dat de controleurs geen instructies hebben ontvangen!*

(Opmerkingen van de heer Smet)

Ik weet zeker dat u in staat bent om twee seconden te zwijgen.

(Gelach)

Eerst behandelt u ons als idioten en wanneer wij u met de neus op de feiten drukken, zegt u dat zwaartrijden onaanvaardbaar is. U hebt nochtans net zoals wij uit het artikel kunnen opmaken dat de quota kwalijke gevolgen kunnen hebben voor personen die van goede wil zijn. Het kan iedereen wel eens overkomen dat hij zijn abonnement vergeet.

(Opmerkingen van de heer Smet)

U weet heel goed dat de situatie heel snel kan ontsporen als je de controleurs onder druk zet.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De situatie kan in beide richtingen ontsporen!*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Zegt u nu dat de controleurs hun werk niet goed doen? Ik kan u verzekeren dat een quotabeleid maar zelden goede resultaten oplevert.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het is niet zo dat er willekeurig wordt opgetreden als iemand zijn abonnement vergeten is. In dat geval moet systematisch een pv worden opgesteld.*

la STIB doit s'en tenir à une procédure de règlement à l'amiable. Mais, dans tous les cas, elle se doit de suivre les procédures.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Dans ce cas-là, on peut s'attendre à de plus en plus de tensions et de dérapages sur le réseau pendant les contrôles parce que, justement, le facteur humain permet le discernement. L'article comporte un exemple bien expliqué par le contrôleur qui a dénoncé les faits.

Vous le savez comme moi !

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

M. Sevket Temiz (PS).- J'espère que le ministre fera le nécessaire pour que de tels courriels internes ne soient plus divulgués.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

concernant "les malfaçons dans la réalisation des trottoirs de l'avenue Buyl à Ixelles".

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- C'est malheureusement une nouvelle histoire belge ! La saga des travaux de l'avenue Buyl à Ixelles a défrayé la chronique. Le quartier, qui a subi durant déjà une longue période les travaux de réaménagement de l'avenue et la pose de nouveaux rails de tram, connaît aujourd'hui un épilogue bien malheureux.

Il s'avère en effet que les trottoirs de l'avenue Buyl sont en réalité 40cm plus larges que prévu, ce qui entraîne des problèmes pour les voitures stationnées, et notamment l'endommagement de nombreux rétroviseurs lors du passage du tram. Ce qui est également interpellant, c'est que ce n'est pas la première fois qu'Ixelles est confrontée à ce

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *In dat geval kunt u zich aan nog meer spanningen en onbegrip tijdens de controles verwachten.*

De voorzitter.- De heer Temiz heeft het woord.

De heer Sevket Temiz (PS) *(in het Frans).*- *Ik hoop dat de minister het nodige zal doen om te voorkomen dat er nog meer interne mails uitlekken.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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

betreffende "de gebrekkige aanleg van de trottoirs aan de Buyllaan in Elsene".

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- *De lijdensweg van de buurt rond de Buyllaan in Elsene is helaas nog niet ten einde. Blijkbaar zijn de nieuwe trottoirs 40 cm breder dan gepland, waardoor een heleboel autospiegels beschadigd worden als de tram voorbijrijdt. Het is niet de eerste keer dat Elsene met zo'n probleem geconfronteerd wordt.*

Hoe verklaart u dat de trottoirs niet volgens het plan aangelegd zijn? Wie is verantwoordelijk voor het probleem en moet opdraaien op voor de kosten om het op te lossen? Hoe komt dat het probleem niet werd opgemerkt tijdens de werkzaamheden?

genre de désagrément lors de travaux sur ses voiries. En effet, lors du réaménagement de la chaussée d'Ixelles, la commune avait déjà dû constater que les trottoirs ne respectaient pas la largeur prévue, entraînant leur rétrécissement après les travaux.

Outre la nécessaire remise en état des trottoirs, comment expliquez-vous que les plans n'aient pas été respectés dans la réalisation des trottoirs ?

À qui incombe la responsabilité - et la prise en charge du coût - des travaux de remise en état ?

Comment se fait-il que, lors de la réalisation du chantier, ces malfaçons n'aient pas été détectées ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Une erreur de chantier a effectivement été commise dans l'aménagement d'une partie des trottoirs de l'avenue Buyl, mais sur une distance limitée, soit une cinquantaine de mètres. À cet endroit, la bordure de trottoir a été posée, par erreur, à environ 40cm de l'endroit prévu sur le plan.

Cette erreur a été relevée par les opérateurs des travaux et la commune, qui est associée aux réunions de chantier. Sa correction était déjà décidée avant même que l'information ne soit diffusée dans la presse. En accord avec la commune, les travaux de rectification ont été effectués du 3 au 9 mai 2016 aux frais de l'entrepreneur.

La situation sur le terrain est désormais conforme, et une attention particulière sera accordée au suivi de ce chantier afin d'éviter tout autre problème d'ici à sa finalisation.

Vous le constatez, le secteur privé commet aussi des erreurs.

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- C'est la deuxième fois que ce type d'incident survient à Ixelles, ce qui est tout de même particulier. Je ne sais pas s'il s'agit du même entrepreneur, mais je vous invite à

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Er is inderdaad een fout gemaakt bij de aanleg van een beperkt deel van het trottoir langs de Buylaan. De vergissing werd opgemerkt door de werklui ter plaatse en de gemeente. Er was al beslist om het euvel te verhelpen voordat de pers het nieuws bracht. In overleg met de gemeente heeft de ondernemer het trottoir begin mei op haar kosten hersteld. Zo ziet u maar dat ook de privésector fouten begaat.*

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- *Het is al de tweede keer dat zoiets in Elsene gebeurt. Ik weet niet of het om dezelfde aannemer gaat, maar ik verzoek u om in de toekomst*

agir prudemment à l'avenir, car cela a tendance à échauffer quelque peu l'esprit des commerçants.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "l'avancée des travaux sur le site Reyers".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Vous répondiez récemment à une question écrite de mon collègue Bernard Clerfayt concernant "le planning de la poursuite de la démolition du viaduc Reyers, des travaux de réaménagement du boulevard Reyers et de la place Meiser". Votre réponse amène, néanmoins, de nouvelles interrogations à lire certainement au regard des préoccupations des citoyens, des associations, des communes concernées, mais aussi des différents usagers.

Dans votre réponse, vous mettez plusieurs éléments du dossier en avant :

- des retards ont été causés par la découverte d'amiante dans la peinture de protection du viaduc ;

- le tablier a été démoli fin octobre (du 26/10 au 8/11) plutôt que début octobre. Nous apprenons depuis lors que les travaux de démolition des rampes ont commencé le 21 mars et s'achèveront en septembre 2016, à la place du délai initialement prévu de février à mai 2016 ;

- la problématique du tunnel Reyers, le programme pluriannuel d'investissements et les travaux de remplacement de toiture des tunnels de liaison entre Reyers et l'autoroute E40 qui viendront retarder encore davantage le calendrier de travaux.

Vous précisez que le dossier est à l'examen auprès

aandachtiger te zijn, want de plaatselijke winkeliers ergeren zich blauw aan zulke fratsen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de vordering van de werken op de Reyerssite".

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *In een antwoord op een schriftelijke vraag van de heer Clerfayt over de afbraak van het Reyersviaduct overliep u onlangs een aantal problemen.*

Ten eerste liep het project vertraging op doordat er asbest in de beschermende verflaag van het viaduct bleek te zitten.

Ten tweede begonnen de afbraakwerken voor het brugdek van 26 oktober en werden ze beëindigd op 8 november, terwijl ze eigenlijk begin oktober van start hadden moeten gaan. De afbraak van de hellingen begon daardoor pas op 21 maart en zal nog tot september duren, terwijl het de bedoeling was om ze in mei te voltooien.

Ten slotte zullen de werkzaamheden nog meer vertraging oplopen door de problemen met de Reyerstunnel, het meerjareninvesteringsplan en de vervanging van de dekplaat van de verbindingstunnels tussen Reyers en de E40.

U zei dat de administratie het dossier bestudeert om de bovengrondse renovatiewerkzaamheden en de werken in de tunnel op elkaar af te stemmen.

Nu zegt u dat de voorlopige heraanleg pas in juni 2016 kan worden uitgevoerd, ook al houdt u vast aan de definitieve heraanleg van de Reyerslaan in 2018. Kloppen die data nog?

de l'administration en vue de rendre cohérents les travaux de rénovation de surface et les travaux au sein des tunnels.

Aujourd'hui, vous annoncez que "le réaménagement provisoire des lieux ne pourra avoir lieu en juin 2016". En revanche, vous maintenez l'objectif d'un réaménagement définitif du boulevard Reyers pour 2018.

Dans la situation actuelle, les usagers et les riverains des communes concernées souffrent au jour le jour des désagréments liés à une mobilité dégradée. Le constat doit être posé : aujourd'hui, les deux axes nord-sud de la Région sont coupés. D'une part, l'axe de la Moyenne ceinture à hauteur de Montgomery et de Reyers et, d'autre part, le boulevard de la Woluwe entre le Musée du tram et le Shopping et, en Flandre, à hauteur de la chaussée de Louvain. En conséquence, les artères locales des communes de Woluwe-Saint-Lambert et de Woluwe-Saint-Pierre sont saturées et c'est surtout la mobilité globale de notre Région qui en pâtit. Saga RER, tunnels... Rien ne semble épargner notre Région en matière de mobilité.

Pouvez-vous nous confirmer ou infirmer cet agenda, notamment au regard des derniers éléments ? Nous pensons ici aux conclusions de l'administration quant à la coordination des travaux de surface et ceux des tunnels.

Qu'en est-il des diverses réunions pour valider les interventions à réaliser ? Où en est-on au niveau du calendrier du dossier Meiser et de l'étude relative à l'autoroute E40 ? Les enjeux étant nombreux, certainement pour les communes concernées, quelles sont les différentes initiatives que vous avez prises à l'attention de toutes les communes directement et indirectement touchées par la prolongation des travaux sur le site Reyers ? Quand bien même toutes les données ne seraient pas pleinement en votre possession, avez-vous entrepris des actions envers ces communes en vue d'améliorer leur sort ? Éventuellement, quelles sont les pistes pour restaurer les axes nord-sud ?

Qu'en est-il de la célérité des travaux ? Il semblerait que l'on passe directement à un aménagement définitif du site. Quels choix ont-ils été opérés auprès des entrepreneurs en vue de garantir la rapidité, mais aussi la qualité et la sécurité des travaux ? Par ailleurs, force est de

De omwonenden en weggebruikers krijgen dagelijks te maken met de nefaste gevolgen voor de mobiliteit. De Middenring tussen Montgomery en Reyers en de Woluwelaan tussen het Trammuseum, het Woluwe Shopping Center en de Leuvensesteenweg zijn beide doorgeknipt. Bijgevolg slibben de lokale wegen dicht.

Kunt u de planning toelichten? Ik denk met name ook aan de conclusies van de administratie over de werken aan de wegen en tunnels.

Hoe zit het met de vergaderingen waarop de maatregelen goedgekeurd worden? Kunt u de planning van het Meiserdossier en de studie over de E40 toelichten? Welke initiatieven hebt u genomen ten aanzien van de gemeenten die rechtstreeks en onrechtstreeks worden getroffen door de vertraging van de werkzaamheden aan het Reyersviaduct? Hoe zult u de verkeersverbindingen te herstellen?

Hoe zit het met het tempo van de werkzaamheden? Blijkbaar wordt er onmiddellijk werk gemaakt van de definitieve heraanleg van de site. Welke keuzes hebben de aannemers gemaakt om de snelle afwerking, de kwaliteit en de veiligheid te garanderen? Als je ter plaatse gaat kijken, zie je erg weinig mensen aan het werk op de werf. Blijkbaar gebeurt er alleen iets tijdens de gewone werkuren. Zou het niet beter zijn om in drie ploegen en ook in het weekend te werken? Moeten we niet eisen dat er wordt voortgewerkt tijdens het bouwverlof? Waarom wordt er de klok rond gewerkt aan de Louizatunnel, maar niet aan het Reyersviaduct?

Kan er geen tijdelijke dekplaat gelegd worden, zodat er twee rijstroken beschikbaar zijn in elke richting?

constater qu'en se rendant sur place, très peu de personnel s'active sur ce chantier et l'horaire de travail semble limité à l'horaire classique. Dès lors, n'y a-t-il pas lieu d'imposer un travail en trois équipes avec travail le samedi et le dimanche ? N'y a-t-il pas lieu d'imposer de travailler pendant les congés du bâtiment ? Quelles sont les raisons qui justifient un travail 24/24h au tunnel Louise et pas au complexe Reyers ?

Sur le plan technique, ne peut-on pas prévoir la pose d'un platelage provisoire pour disposer de deux bandes de circulation dans chaque sens ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous répondrai en détail sans toutefois m'attarder sur les schémas. L'agenda du chantier Meiser/Parkway ne dépend pas que de moi. En effet, le chantier Meiser est piloté par le niveau fédéral et Parkway, conjointement par Bruxelles Développement urbain (BDU), l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitales (ADT) et Bruxelles Mobilité.

Les analyses des toitures des trémies ont démontré que celles-ci ne sont pas en bon état. Des solutions ont été proposées, mais je ne les ai pas trouvées suffisamment étayées et complètes. L'agenda pour l'instant est donc en discussion et dépendra des solutions qui seront dégagées par l'étude, en cours de réalisation au sein de l'administration.

Étant donné les enjeux de la zone qui englobe mediapark.brussels, le projet Parkway, le développement dépendant de la Société d'acquisition foncière (SAF) et les nouveaux projets immobiliers privés sur la rue Colonel Bourg, nous ne devons rien laisser au hasard. Les réflexions que nous menons pour l'instant scelleront le sort de cette zone pour des dizaines d'années. Il s'agit donc de ne pas avancer de solutions peu fiables, même si l'administration s'est montrée très créative dans la recherche de solutions volontaristes. Je lui ai donc demandé de vérifier plus en détail les hypothèses que nous allons présenter, avant les vacances d'été, au gouvernement.

Tout le monde est parfaitement conscient des différentes grandes dates butoirs de ce dossier, mais nous savons aussi que de nombreux dossiers

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Helaas hangt de planning van dit dossier niet enkel van mij af. De heraanleg van het Meiserplein is een project dat door de federale overheid wordt gecoördineerd, terwijl de coördinatie van Parkway berust op de samenwerking van Brussel Stedelijke Ontwikkeling (BSO), het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO) en Brussel Mobiliteit.*

Uit analyses bleek dat de dekplaten in slechte staat waren. Er zijn oplossingen geopperd, maar ik vond ze niet voldoende onderbouwd. De planning ligt dus nog niet vast en zal afhangen van de oplossingen die uit de studie van de administratie voortvloeien.

Voor de aanleg van de zone met mediapark.brussels, het Parkwayproject en nieuwe privévastgoedprojecten in de Kolonel Bourgstraat mogen we niets aan het toeval overlaten, want het uitzicht van de omgeving zal er voor tientallen jaren veranderen. We mogen dus niet voor onbetrouwbare oplossingen kiezen. Ik heb de administratie gevraagd om de voorstellen die we nog voor de zomervakantie aan de regering zullen voorleggen, grondig te verifiëren.

Iedereen kent de belangrijkste deadlines in het dossier, maar we weten ook dat allerlei andere onderwerpen onze aandacht vragen en dat de Reyerstunnels in slechte staat zijn. In dit dossier hebben we voor elk probleem dat de gemeenten signaleerden een oplossing proberen te bieden, onder meer door een busstrook in te voeren in de Roodebeeklaan.

nous parviennent conjointement et que les tunnels Reyers sont en mauvais état.

Dans ce dossier, à chaque problème soulevé par les communes, nous avons essayé d'apporter une solution : sortie à la hauteur du square Vergote pour ne pas envoyer les automobilistes jusqu'au Cora de Woluwe-Saint-Lambert ; remise à deux bandes de l'avenue des Communautés ; création d'une bande réservée aux bus dans l'avenue de Roodebeek...

Avant de parler de la réalisation, rappelons-nous que nous allons devoir mener une étude d'incidences pour la remise au niveau du sol des quatre bandes qui existaient sur le viaduc. Nous allons ensuite lancer en interne l'étude du réaménagement du boulevard avec une participation des communes, des comités de quartiers et des partenaires concernés par ce dossier.

Ce n'est qu'après l'obtention d'un permis d'urbanisme que nous pourrions envisager de réaliser le chantier. L'entreprise de construction n'est pas encore définie.

Outre la difficulté de coordonner l'ensemble des chantiers - qui sont presque au nombre de 1.000 sur la Région pendant les vacances d'été -, étant donné la complexité de la coordination entre tous les partenaires et impétrants au sein d'un même chantier, la durée des travaux dépend de leur préparation. Plus celle-ci est longue, plus on peut réduire les délais du chantier proprement dit.

À ma demande, afin de réduire la gêne causée aux riverains par nos chantiers, mon administration analyse donc les possibilités de réductions des délais de chantier. Pour le boulevard Reyers, nous souhaitons que le contrôle du chantier soit mieux organisé.

Les travaux de rénovation des toitures ne permettront pas de mettre en œuvre la solution provisoire. Les travaux sont en cours, même si, sur place, ils ne semblent pas avancer. Nous avons prévenu les riverains du fait que la majeure partie du travail se faisait sous la dalle de voirie, invisible aux promeneurs et riverains.

En effet, les travaux de couverture du vide entre les rampes et les lignes de tram imposaient la pose

Alvorens we het over de uitvoering hebben, moet er een effectenstudie worden uitgevoerd in verband met de heraanleg van de vier rijstroken die vroeger over het viaduct gingen. Daarna komt er een interne studie over de heraanleg van de laan, in samenwerking met de gemeenten, de wijkcomités en de betrokken partners.

Pas na het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning kunnen we aan de werf beginnen. Er is nog geen bouwbedrijf geselecteerd.

De duur van de werken hangt niet alleen af van de complexe coördinatie van de vele werven in het Brussels Gewest, maar ook van de voorbereidingen. Hoe langer de voorbereidingen, des te korter de duur van de werkzaamheden.

Om de hinder voor omwonenden te beperken, analyseert mijn administratie de mogelijkheden om de werkzaamheden zo snel mogelijk te laten uitvoeren. Ik wil dat de organisatie van de werken in de Reyerslaan beter wordt aangepakt.

Voor de renovatiewerken aan de dekplaat is geen voorlopige oplossing mogelijk. Er wordt wel degelijk gewerkt, ook al lijkt het niet op te schieten. We hebben de buurtbewoners geïnformeerd dat het merendeel van de werkzaamheden onder de dekplaat plaatsvindt, zodat ze niet zichtbaar zijn voor wandelaars en omwonenden. Zo moest er een tussenplaat gegoten worden om een leegte tussen de hellingen en de tramlijnen te vermijden. Daarvoor werd onder meer een bekisting aangebracht die op steunbalken rust.

Om veiligheidsredenen moest er 's nachts tussen 1 en 5 uur gewerkt worden, wanneer de elektriciteit werd uitgeschakeld. De voorbereidingen van de werf werden op andere tijdstippen gedaan. Het kost echter geen twintig uur om vier uur werk voor te bereiden. Om die reden is het onmogelijk om de klok rond te werken.

In de huidige fase wordt de bekisting gestabiliseerd met verankeringen die in de dekplaat worden aangebracht. Daarvoor moet worden geboord. De buurtbewoners verwachten dat we hun nachtrust respecteren. De gemeenten en Leefmilieu Brussel zien ook toe op de naleving van de geluidsnormen.

In een volgende fase wordt er een beton gegoten dat twee weken moet drogen. Pas daarna kunnen

d'une dalle intermédiaire. Pour la couler, un coffrage perdu devait être mis en place sur des poutres de stabilité perpendiculaires aux murs de l'ouvrage et interdistantes de 1,5m. Le coffrage perdu métallique se trouve à moins d'un mètre des caténaires de la STIB.

La sécurité imposait donc aux ouvriers de travailler de nuit lors des coupures du réseau électrique entre 1h du matin et 5h du matin, le reste du temps pouvant servir à la préparation du chantier. Mais cette préparation ne pouvait durer 20 heures pour 4 heures de travail. Il était donc impossible de travailler 24/24h.

La phase actuelle passe par la stabilisation de ce coffrage par la pose de tirants qui percent la dalle de surface. Cette opération nécessite donc un forage des dalles en béton de surface. Là encore, les riverains sont extrêmement attentifs à ce que la quiétude nocturne soit maintenue. Les communes et Bruxelles Environnement sont également attentives à cette problématique et au respect des normes en vigueur (bruit inférieur à 45dB la nuit).

La suite sera le bétonnage de la dalle qui devra alors sécher deux semaines avant de pouvoir mettre en place l'étalement des rampes qui seront démolies. Bref, dans le cas présent, étant donné la proximité des riverains et la particularité du chantier, l'imposition d'un travail 24/24h ne peut être envisagée. Signalons quand même que l'entreprise travaillera bien pendant les congés du bâtiment.

La pose d'un platelage pour permettre d'utiliser l'espace au centre du boulevard ne pourra s'envisager que lorsque les rampes seront démolies. Cependant, nous devons déjà attirer votre attention sur le fait que la dalle de l'espace sous le viaduc n'a pas été dimensionnée de façon uniforme et des zones ont été clairement définies comme des zones de bâtiment ne permettant pas une circulation intensive dessus. C'est pourquoi un poste relatif au renforcement des dalles était prévu dans l'estimation budgétaire de la démolition du viaduc.

L'analyse a également montré que certaines dalles, dimensionnées à l'époque des normes belges, ne satisfont plus aux exigences des nouveaux Eurocodes en matière de dimensionnement des structures béton. Enfin, certaines dalles ne

de hellingen die worden afgebroken, worden gestut. We kunnen dus onmogelijk eisen dat er de klok rond gewerkt wordt. De werkzaamheden blijven echter doorgaan tijdens het bouwverlof.

Een tijdelijk wegdek dat de mogelijkheid biedt om de ruimte in het midden van de laan te gebruiken, kan pas worden geplaatst nadat de hellingen van het viaduct afgebroken zijn. De dekplaat van de ruimte onder het viaduct is echter niet overal berekend op intensief verkeer. Daarom werd er in het budget voor de afbraak van het viaduct ook geld uitgetrokken om die dekplaat te verstevigen.

Uit de analyse bleek ook dat bepaalde platen niet meer voldoen aan de Europese normen. Sommige zijn ook niet geschikt voor uitzonderlijk vervoer in de zone. Om al die redenen kunnen we er geen verkeer toestaan.

We mogen niet vergeten dat het om complexe werken gaat waarmee heel wat preventie- en veiligheidsmaatregelen gepaard gaan. Voor een ander dossier heb ik gevraagd om de klok rond te werken. Soms is dat echter onmogelijk door de aard van de werken.

semblent pas dimensionnées pour le passage de convois exceptionnels prévus dans la zone. Pour toutes ces raisons, il est impossible de permettre la circulation sur ces dalles.

Nous devons être conscients de que ce sont tous des chantiers techniquement compliqués, sans compter les mesures de prévention et de sécurité.

Dans un autre dossier, j'ai même téléphoné à des spécialistes pour demander de raccourcir le terrain et de travailler 24/24h. Ils sont bien conscients des demandes, mais parfois, ce n'est tout simplement pas possible pour des raisons uniquement liées au chantier.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je vous remercie, M. le ministre, pour vos réponses précises. J'entends bien que les chantiers sont complexes, qu'ils ne proviennent pas du même maître d'œuvre et qu'il est difficile de les coordonner, mais j'insiste quand même pour que cette coordination se fasse au maximum, au niveau tant des multiples chantiers du boulevard Reyers que du futur chantier de la place Meiser.

Concernant le rythme du chantier, vous avez expliqué qu'il n'était pas possible de travailler 24/24h. Je me réjouis d'apprendre que les travaux se poursuivront durant le congé du bâtiment. Qu'en est-il des week-ends ? Est-il également prévu de travailler durant ceux-ci ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous le ferons quand nous le pourrons, car là aussi, nous sommes limités par les règlements communaux sur le bruit et la tranquillité des riverains.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Serait-il possible de nous transmettre la présentation par courriel ?

M. Pascal Smet, ministre.- Bien sûr.

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *De werven zijn complex, ze hebben niet dezelfde bouwheer en de coördinatie is moeilijk, maar ik dring er toch op aan om ze zo goed mogelijk aan te pakken, zowel op de Reyerslaan als op het Meiserplein.*

U zei dat het onmogelijk was om de klok rond te werken, maar ik ben blij dat er geen onderbreking komt tijdens het bouwverlof. Wordt er tijdens het weekend ook gewerkt?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *We zullen bekijken wat er mogelijk is, maar ook dan zijn we onderworpen aan de gemeentelijke reglementen in verband met de geluidshinder voor omwonenden.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Zouden we de presentatie per e-mail kunnen krijgen?*

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

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'intégration des nouvelles technologies pour le comptage des vélos".

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

QUESTION ORALE DE 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'aménagement de la ligne de tram 9 et de ses arrêts".

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

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

ET À MME FADILA LAANAN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de integratie van de nieuwe technologieën voor de fietsentelling".

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 CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de aanleg van tram 9 en van zijn haltes".

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 JULIE DE GROOTE

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

EN AAN MEVROUW FADILA LAANAN, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET OPENBARE NETHEID, VUILNISOPHALING EN - VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE SPORTINFRASTRUCTUUR EN

**COMMUNALES ET DE LA FONCTION
PUBLIQUE,**

concernant "la propreté de l'auvent, des
abribus de la STIB et l'état général de la
place Flagey".

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

**QUESTION ORALE DE MME LIESBET
DHAENE**

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

concernant "le cadre linguistique et le
respect de la législation linguistique au sein
de la Société des transports
intercommunaux de Bruxelles".

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

**QUESTION ORALE DE 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 "le stationnement et la mobilité
autour du site du parc du Cinquantenaire
dans le cadre des travaux fédéraux de
rénovation des différents musées".

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

OPENBAAR AMBT,

betreffende "de netheid van de luifel, de
wachthokjes van de MIVB en de algemene
staat van het Flageyplein".

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
LIESBET DHAENE**

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

betreffende "het taalkader en de naleving
van de taalwet bij de Maatschappij voor het
Intercommunaal Vervoer te Brussel".

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
CIELTJE VAN ACHTER**

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

betreffende "de parkeergelegenheden en de
verkeersontsluiting rond de Jubelparksite in
het kader van de federale renovatie van de
verschillende musea".

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.

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "les résultats de l'étude de faisabilité d'un parking sous la place Fernand Cocq".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

betreffende "de resultaten van de haalbaarheidsstudie voor een parking onder het Fernand Cocqplein".

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.
