



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

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

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

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

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 9 JANUARI 2017**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 9 JANVIER 2017**

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

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

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

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

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

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

INHOUD**SOMMAIRE**

INTERPELLATIES	7	INTERPELLATIONS	7
Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	7	Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	7
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de uitbouw van de overstapparkings".		concernant "le développement des parkings de transit".	
Bespreking – Sprekers:	8	Discussion – Orateurs :	8
De heer Fabian Maingain (DéFI)		M. Fabian Maingain (DéFI)	
De heer Sevket Temiz (PS)		M. Sevket Temiz (PS)	
De heer Bruno De Lille (Groen)		M. Bruno De Lille (Groen)	
De heer Paul Delva (CD&V)		M. Paul Delva (CD&V)	
De heer Pascal Smet, minister		M. Pascal Smet, ministre	
De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)		M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
Interpellatie van de heer Paul Delva	13	Interpellation de M. Paul Delva	13
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de werken aan de Elsensesteenweg en lijn 71".		concernant "les travaux chaussée d'Ixelles et la ligne 71".	
Bespreking – Sprekers:	15	Discussion – Orateurs :	15
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)		Mme Céline Delforge (Ecolo)	
De heer Bruno De Lille (Groen)		M. Bruno De Lille (Groen)	
De heer Jamal Ikazban (PS)		M. Jamal Ikazban (PS)	
De heer Pascal Smet, minister		M. Pascal Smet, ministre	
De heer Paul Delva (CD&V)		M. Paul Delva (CD&V)	
Interpellatie van de heer Paul Delva	21	Interpellation de M. Paul Delva	21
tot de heer Pascal Smet, minister van de		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement	

Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de taxi's aan Brussel-Zuid".		de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les taxis à Bruxelles-Midi".	
Bespreking – Sprekers:	22	Discussion – Orateurs :	22
De heer Jamal Ikazban (PS) De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V)		M. Jamal Ikazban (PS) M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V)	
Interpellatie van de heer Bertin Mampaka Mankamba	23	Interpellation de M. Bertin Mampaka Mankamba	23
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het toekomstige nationale voetbalstadion en de keuzes inzake mobiliteit betreffende de bediening ervan door het openbaar vervoer en de parking".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le futur stade national et les choix faits en matière de mobilité concernant la desserte en transports en commun et le parking".	
Bespreking – Sprekers:	26	Discussion – Orateurs :	26
De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) De heer Fabian Maingain (DéFI) De heer Arnaud Verstraete (Groen) De heer Paul Delva (CD&V) De heer Pascal Smet, minister De heer Bertin Mampaka Mankamba (cdH)		M. Arnaud Pinxteren (Ecolo) M. Fabian Maingain (DéFI) M. Arnaud Verstraete (Groen) M. Paul Delva (CD&V) M. Pascal Smet, ministre M. Bertin Mampaka Mankamba (cdH)	
MONDELINGE VRAAG	38	QUESTION ORALE	38
Mondelinge vraag van mevrouw Michèle Carthé	38	Question orale de Mme Michèle Carthé	38
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de werking van het parkeeragentschap parking.brussels".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le fonctionnement de l'agence de stationnement parking.brussels".	

INTERPELLATIE	41	INTERPELLATION	41
Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de evaluatie van het fietsbeleid".	41	Interpellation de Mme Cieltje Van Achter à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'évaluation de la politique du vélo".	41
MONDELINGE VRAGEN	41	QUESTIONS ORALES	41
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 studie van Brussel Mobiliteit voor het verkeer en het parkeren van toeristische autocars en internationale autobussen in het Brussels Gewest".	41	Question orale de M. Paul Delva à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'étude de Bruxelles Mobilité sur la circulation et le stationnement des autocars de tourisme et des autobus internationaux en Région bruxelloise".	41
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 oversteek van de Luttre-brug en de oplossingen van het Gewest voor een veilige doorgang voor fietsers en voetgangers in de Wiels-wijk in laag-Vorst".	44	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 "le passage du pont de Luttre – Orban, et plus largement les solutions envisagées par la Région en ce qui concerne les déplacements cyclistes et pédestres sécurisés dans le quartier Wiels du bas de Forest".	44
Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	47	Question orale de M. Arnaud Pinxteren à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	47

betreffende "de jaarlijkse evaluatie van Villo!".

concernant "l'évaluation annuelle de Villo!".

Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren 50

Question orale de M. Arnaud Pinxteren 50

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

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

betreffende "het tracé van de verlenging van tramlijn 9 en de eventuele gevolgen voor de collectieve infrastructuur".

concernant "le tracé du prolongement du tram 9 et ses éventuelles conséquences sur les équipements collectifs".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

**betreffende "de uitbouw van de
overstapparkings".**

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *De MR heeft eerder al bedenkingen gemaakt bij de mogelijkheid om tegen 2018 de doelstelling van 10.000 parkeerplaatsen te bereiken. Toch stelt onze fractie enige vooruitgang vast:*

- het Coovi-parkeerterrein kreeg een stedenbouwkundige vergunning voor een uitbreiding met 1.150 parkeerplaatsen;

- er zou een effectenstudie lopen voor parkeerterrein Stalle, dat 1.045 parkeerplaatsen zal tellen;

- parkeerterrein Esplanade zou 1.500 parkeerplaatsen moeten opleveren.

Over parkeerterrein Kraainem wordt niets gezegd. Dit brengt het totaal aantal bijkomende parkeerplaatsen op 3.000, waardoor we nog meer vrezen dat het gewest haar doelstelling tegen 2018 niet zal kunnen realiseren.

We hebben de indruk dat de beloften stukje bij beetje worden ingeperkt. Nochtans verdient de

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

**concernant "le développement des parkings
de transit".**

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Ce n'est pas la première fois que le MR s'inquiète du développement des parkings de transit et qu'il émet des réserves sur la possibilité d'atteindre l'objectif fixé de 10.000 places de parking en 2018. De petits progrès seraient sur le point d'être réalisés pour trois parkings :

- le parking du Centre d'enseignement et de recherches des industries alimentaires et chimiques (Ceria), pour lequel le certificat d'urbanisme a été obtenu, permettant un accroissement de 1.150 places ;

- le parking Stalle, pour lequel une étude d'incidences serait en cours, et qui devrait accueillir 1.045 places ;

- le parking Esplanade, qui devrait offrir 1.500 places.

Pour le parking de Kraainem, aucune date de réalisation n'est annoncée. Cela donne un total de moins de 3.000 places additionnelles, ce qui renforce notre crainte de ne pas disposer, d'ici à

mobiliteit meer aandacht als de economische activiteiten in het gewest ons lief zijn.

U begrijpt dat we ontgoocheld zijn, omdat het ernaar uitziet dat ondanks de talrijke interpellaties, tegen 2018 minder dan de helft van de beoogde 10.000 plaatsen gerealiseerd zal zijn.

Wanneer zal de effectenstudie voor parkeerterrein Stalle beschikbaar zijn? Waarom is er nog altijd geen beslissing genomen in verband met het parkeerterrein Kraainem? Blijven de parkeerterreinen op de Heizel en van het station van Berchem een prioriteit? Is de doelstelling van 10.000 plaatsen tegen 2018 nog realistisch?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- Nu we bijna aan de helft van de regeerperiode zijn gekomen, had ik graag een overzicht gekregen van de voortgang van de transitparkings. Hoe verlopen de onderhandelingen? Voor een aantal van die parkings moet een akkoord gesloten worden met gemeentelijke of gewestelijke actoren en soms zelfs met gemeenten die buiten het gewest liggen.

De voorzitter.- De heer Temiz heeft het woord.

De heer Sevket Temiz (PS) *(in het Frans).*- De PS is ook bekommerd om de mobiliteitsproblemen in het Brussels Gewest.

2018, des 10.000 places prévues.

Nous avons l'impression qu'au fil du temps, les promesses d'exécution sont peu à peu rabaissées pour atteindre, en fin de compte, un résultat relativement décevant et éloigné des objectifs. La mobilité mérite cependant une attention accrue, si nous souhaitons maintenir dans notre Région un certain niveau d'activité et éviter le départ d'entreprises.

Vous comprendrez notre déception lorsque nous constatons que, malgré des interpellations récurrentes et la crainte exprimée de ne pas pouvoir atteindre le nombre de 10.000 places d'ici à 2018, le risque est bien réel que nous obtenions un résultat inférieur de 50 % aux chiffres annoncés.

Dans l'attente des résultats de l'étude d'incidences du parking Stalle, quelle est la date prévue de sa disponibilité ? Comment expliquer qu'aucune décision ne soit prise pour le parking Kraainem ? Les parkings du Heizel et de la gare de Berchem restent-ils prioritaires ? L'objectif de 10.000 places en 2018 est-il encore réaliste ?

Discussion

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Nous sommes presque à mi-législature et il est important de faire le point sur l'état d'avancement des différents projets de parkings de transit. Je trouverais intéressant de vous entendre, quasiment projet par projet, sur l'état de la concertation concernant tous ces parkings impliquant l'accord de plusieurs acteurs, communaux ou régionaux et avec, dans certains cas, des communes situées hors de la Région bruxelloise.

La décision qui avait été prise en la matière est nécessaire et urgente pour régler les questions de mobilité en Région bruxelloise. Où en sont les projets et les concertations avec ces communes ?

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

M. Sevket Temiz (PS).- Le PS se préoccupe également des problématiques liées à la mobilité en Région bruxelloise.

De mobiliteitsbarometer 2016 van Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) zette andermaal de verzuchtingen van de Brusselaars op een rij. Voor de tunnelsaga met de media-aandacht aan de haal ging, wilden de Brusselaars vooral vooruitgang zien in het dossier van het gewestelijk expresnet (GEN).

Bespreekt u de mobiliteit in het Brussels Gewest met federaal minister van Mobiliteit Bellot? Heeft minister Bellot het initiatief genomen om met u over structurele oplossingen te overleggen? Welke dossiers werden besproken? Welke planning stelt de federale overheid voor?

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

De heer Bruno De Lille (Groen). - Een overstapparking is pas interessant als er een goede aansluiting op het openbaar vervoer is. Op bepaalde plaatsen is de frequentie van het openbaar vervoer onvoldoende om pendelaars te overtuigen om gebruik te maken van de overstapparking. Wat is uw analyse van de huidige en toekomstige parkings? Neemt u initiatieven op dat vlak?

De voorzitter. - De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V). - Ook ik ben benieuwd naar de stand van zaken in verband met de 10.000 extra parkeerplaatsen, vooral omdat in het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) werd aangekondigd dat het gewest 25.000 parkeerplaatsen zou realiseren. Veel Brusselaars vragen zich af waar die extra 15.000 plaatsen kunnen komen.

Op zich is elke transitparking, die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt aangelegd, een goede zaak. We zouden echter de twee andere gewesten, samen met de NMBS, moeten aanmoedigen om zelf ook meer transitparkings te bouwen. Het heeft geen zin om auto's naar Brussel te laten komen, snelwegen te laten dichtslibben en de lucht te laten vervuilen, terwijl pendelaars hun wagen dieper in

Je voudrais faire référence au baromètre de la mobilité de Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) de 2016, qui revenait sur les préoccupations majeures des Bruxellois. On y apprend qu'avant la saga très médiatisée des tunnels, c'est avant tout le dossier du réseau express régional (RER) que les Bruxellois voulaient voir avancer.

Notre collègue fédéral en charge de la Mobilité, le ministre Bellot, a fait savoir qu'il était aussi membre du comité exécutif des ministres en charge de de la Mobilité. Des contacts ont-ils eu lieu avec le ministre Bellot sur la question de la mobilité en Région bruxelloise ? M. Bellot a-t-il lui-même pris la décision de vous contacter pour apporter des solutions structurelles aux problèmes de mobilité dans notre Région ? Le cas échéant, quels ont été les dossiers évoqués ? Quel est l'agenda de suivi proposé par l'État fédéral ?

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais). - *Un parking de dissuasion a de l'intérêt dès lors qu'il jouit d'une bonne connexion avec les transports publics. Or, certains parkings ne sont pas suffisamment desservis pour convaincre les navetteurs de les utiliser. Quelle est votre analyse de la situation des parkings actuels et futurs ? Prenez-vous des initiatives à cet égard ?*

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais). - *J'aimerais aussi en savoir plus sur ces 10.000 nouvelles places de stationnement, sachant que le Plan régional de développement durable (PRDD) avait annoncé la création de 25.000 places. Les Bruxellois se demandent où ces 15.000 places supplémentaires seront créées.*

Chaque parking de transit aménagé par la Région est une bonne chose. Les autres Régions devraient également créer des parkings conjointement avec la SNCB. Il n'est pas logique de laisser pénétrer autant de voitures à Bruxelles, alors que les navetteurs pourraient se garer en Flandre et en Wallonie aux abords des gares.

En mai 2015, le ministre avait répondu à

Vlaanderen of Wallonië zouden kunnen parkeren in de buurt van grote stations.

In mei 2015 antwoordde de minister op een vraag van de heer Clerfayt dat het beheer van de transitparkings zou worden overgenomen door parking.brussels en de MIVB. Ze zouden daarvoor een samenhangend beheerssysteem uitwerken. Er werd toen reeds gewerkt aan twee projecten: de sites van Coovi en van Kraainem. De minister beweerde toen dat "barrières en een beheersmodel met specifieke tarifiering in de loop van 2016 operationeel zouden worden". Wat is de stand van zaken van beide projecten? Kan de Mobibkaart gebruikt worden als betaalmiddel op deze parkings?

Welke zijn de andere projecten die, na Coovi en Kraainem, in de pipeline zitten en die gezamenlijk beheerd worden door de MIVB en parking.brussels?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Er zijn inderdaad twee soorten parkeergelegenheden.*

Ontradingsparkings worden in Wallonië en Vlaanderen aangelegd, bij voorkeur bij een station. Ik heb daarover met de heer Bellot gecommuniceerd, want de NMBS heeft de rampzalige beslissing genomen om daar op een aantal plaatsen geld voor te vragen. Mijnheer Van Goidsenhoven, dat probleem moet in uw partij worden opgelost, want de heer Bellot wil blijkbaar niet optreden in het dossier. De ontradingsparkings liggen er dus, maar het federale beleid ontmoedigt het gebruik ervan.

Los daarvan moeten Vlaanderen en Wallonië meer P+R's aanleggen. Ook Brussel moet zijn verantwoordelijkheid opnemen. De laatste optie zou de aanleg van overstapparkeergelegenheid binnen de grenzen van het Brussels Gewest zijn. Daartoe heb ik, zonder uw vraag af te wachten, een aantal dossiers opnieuw geopend.

Concreet loopt er momenteel een toekenningsprocedure voor P+R Coovi. De werken zouden dit jaar nog van start moeten gaan. Het voordeel is dat het terrein vlak bij een metrohalte ligt.

M. Clerfayt que la gestion des parkings de transit serait reprise par parking.brussels et la STIB sur la base d'un système d'exploitation cohérent. Deux projets étaient alors prévus aux abords du Centre d'enseignement et de recherches des industries alimentaires et chimiques (Ceria) et à Crainhem. Le ministre avait promis également que des barrières et un modèle de gestion avec une tarification spécifique seraient opérationnels dans le courant de 2016. Quel est l'état d'avancement de ces projets ? La carte Mobib peut-elle être utilisée comme moyen de paiement sur ces parkings ? La STIB et parking.brussels envisagent-ils ensemble d'autres projets ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Il y a en effet deux types de parkings.

Tout d'abord, les parkings de dissuasion sont bâtis en Wallonie et en Flandre, de préférence à côté d'une gare, où les gens peuvent garer leur voiture. J'ai parlé et écrit à M. Bellot à ce sujet, car la SNCB a pris une décision catastrophique, à propos de laquelle des usagers m'ont d'ailleurs contacté : nombre de ces parkings de dissuasion sont devenus payants. Les gens qui prennent leur voiture pour aller à la gare sont donc contraints de payer pour utiliser ces parkings de la SNCB. C'est incompréhensible ! M. Van Goidsenhoven, c'est un problème à régler au sein de votre parti, puisque M. Bellot n'a pas l'air de vouloir intervenir dans ce dossier. C'est une question prioritaire ! Les parkings existent, mais une politique fédérale décourage les gens à les utiliser et certains préfèrent faire directement le trajet vers Bruxelles en voiture.

Par ailleurs, la Flandre et la Wallonie doivent construire plus de parkings de transit. Dès mon entrée en fonction, j'ai insisté sur le fait que Bruxelles devait aussi prendre ses responsabilités en la matière. La dernière option serait de créer des parkings de transit à l'intérieur des frontières

Voor P+R Stalle, die aan het tramnet ligt, zijn de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning aangevraagd en loopt de effectenstudie. Als die is afgerond en de vergunningen zijn afgeleverd, kan de aanleg van start gaan. In 2019 zou de P+R klaar moeten zijn.

Voor het parkeerterrein in Kraainem heeft parking.brussels een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd, zodat het er vanaf dit jaar de 200 plaatsen als P+R kan gebruiken.

De vereiste werkzaamheden worden uitgevoerd door de MIVB en Brussel Mobiliteit en parking.brussels zal het terrein mogen uitrusten om het efficiënt te beheren.

Voor het bouwproject wordt weldra een werkgroep opgericht waarin ook de gemeente vertegenwoordigd is. Die zal de effectenstudie voorbereiden.

De heer Maingain verwees terecht naar het grote aantal betrokken partijen. Dat verklaart waarom zulke projecten zo traag vooruitgaan in het Brussels Gewest.

Ook het parkeerterrein in Berchem blijft actueel. Parking.brussels onderhandelt over het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen van een supermarkt in de buurt.

Aan de Heizel komen er 3.000 P+R-plaatsen in de parkeergarage van het toekomstige stadion. Daarnaast komt er een P+R op de Esplanade. Ook daar zijn de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning aangevraagd. Het openbaar onderzoek gaat binnenkort van start. Ook de effectenstudie wordt nu gauw aanbesteed.

Dat betekent dat de doelstelling van 10.000 plaatsen behouden blijft, maar in tegenstelling tot wat u beweert, was er nooit sprake van een deadline in 2018. Het ging altijd over 2020 en dat is niet veranderd.

Bovendien zijn we al bezig met de voorbereiding van P+R Bordet.

Op de Heizel kunnen automobilisten niet alleen overstappen op de tram, maar ook op de metro.

Kortom, in alle dossiers gebeurt wat. We willen natuurlijk dat het sneller gaat, maar dan moeten

bruxelloises. Nous avons, sans vous attendre, réactualisé et redémarré certains dossiers pour ce faire.

Concrètement, une mission d'attribution pour la construction du parking de transit Ceria est en cours, ce qui devrait permettre de débiter les travaux cette année. Ce site présente l'avantage d'être immédiatement relié au métro.

Pour le parking Stalle, qui est relié à un bon réseau de lignes de tram, les demandes de certificats d'urbanisme et d'environnement ont été introduites et l'étude d'incidences est en cours. Après celle-ci, le projet définitif devra obtenir un permis d'urbanisme et d'environnement et la construction pourra commencer. Ce parking devrait être disponible en 2019. Cela dit, la commune de Drogenbos et d'autres ont exprimé leur désapprobation de ce projet dès le lancement du processus.

Pour le parking Kraainem, une demande de permis d'urbanisme a été déposée par parking.brussels pour permettre la gestion des 200 places actuelles en Park and Ride (P+R) à partir de cette année. La commission de concertation a eu lieu et le permis sera délivré sous peu.

Les travaux nécessaires seront réalisés par la STIB et Bruxelles Mobilité, et parking.brussels pourra installer les équipements pour la gestion effective du parking.

En ce qui concerne le projet de construction, le dossier pour le lancement de l'étude d'incidences est en cours de préparation. Un groupe de travail impliquant notamment la commune sera mis en place dans les prochains jours pour ce faire.

M. Maingain pointe avec justesse la multiplicité des acteurs impliqués dans ce type de dossier à Bruxelles, qui explique la lenteur de concrétisation de ce type de projets dans notre Région.

Le parking de la gare de Berchem reste d'actualité. Des négociations sont en cours avec parking.brussels afin de permettre une mutualisation des places de parking d'une grande surface à proximité.

Au Heysel, les 3.000 places P+R dans le parking du futur stade (au niveau du parking C) sont

we de werking van het Brussels Gewest vereenvoudigen.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Delva, over de uitbatingsovereenkomst voor de gerealiseerde plaatsen zal de regering de komende weken beslissen. Parking.brussels heeft daar volop aan gewerkt en daarover komt nu politiek overleg.

toujours prévues, qui s'ajoutent au projet de P+R sur l'Esplanade. Ce dossier est aussi sur les rails : les demandes de certificats d'urbanisme et d'environnement ont été introduites et déclarées complètes. L'enquête publique doit être entamée prochainement. Par ailleurs, le marché d'étude d'incidences est en cours d'attribution.

Cela signifie que nous pouvons maintenir l'objectif de 10.000 places mais, contrairement à ce que vous avez dit, nous n'avons jamais parlé de la date butoir de 2018. Nous avons toujours parlé de 2020, et nous maintenons cet objectif.

De plus, nous préparons déjà le dossier du parking de transit à installer aux abords de la future station de métro Bordet.

Au Heysel, il n'y a pas que le métro, mais aussi le tram, j'y reviendrai tout à l'heure.

Bref, les dossiers sont en cours. Nous voudrions évidemment qu'ils avancent plus vite, mais pour cela, il faudrait simplifier le fonctionnement de cette Région.

(poursuivant en néerlandais)

Le gouvernement statuera dans les prochaines semaines sur l'accord d'exploitation concernant les places créées. Parking.brussels s'y est beaucoup investie. Place maintenant aux consultations politiques.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Het is belangrijk om halverwege de regeerperiode een stand van zaken op te maken. Als ik het goed begrepen heb, is het Coovi-dossier het verst opgeschoten en zal P+R Stalle in 2019 klaar zijn.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat hopen we. Als alles goed verloopt en er geen beroep wordt aangetekend.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Procedures kunnen lang aanslepen en daarom doet u er best aan om de boel in de gaten te houden. U hebt nog twee jaar extra voor het*

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Il est toujours important de faire, à mi-mandat, le point sur ces importants dossiers. J'ai rapidement pris note des différents niveaux d'évolution, le dossier du Ceria étant le plus avancé. Si j'ai bien compris, le projet à Stalle devrait ouvrir en 2019.

M. Pascal Smet, ministre.- On l'espère, si tout va bien et s'il n'y a pas de recours.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Les délais de procédure pouvant être longs, le plus sage sera sans doute de tenir à l'œil l'évolution de ces dossiers. L'échéance de 2020 vous donne

2020 is, maar toch zal het niet eenvoudig zijn om 10.000 parkeerplaatsen voor mekaar te krijgen. Ook het Brussels Gewest moet daarbij zijn verantwoordelijkheid op zich nemen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We moeten voorzichtig zijn met de boodschap die we brengen. Ik ben voorstander van 10.000 P+R-parkeerplaatsen, maar iedereen moet ook de Vlaamse en Waalse pendelaars erop wijzen dat ze hun auto moeten delen.*

Het echte mobiliteitsprobleem zijn de 230.000 pendelaars die dagelijks alleen met de auto naar Brussel komen. We mogen hun niet langer vertellen dat we hun leven gaan vereenvoudigen. Dat zullen we doen, mijnheer Van Goidsenhoven, maar we moeten ook denken aan de levenskwaliteit van de Brusselaars.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

**betreffende "de werken aan de
Elsensesteenweg en lijn 71".**

évidemment deux années de plus, mais il faudra néanmoins cravacher pour atteindre l'objectif annoncé de 10.000 places de parking. C'est indispensable, dans la situation actuelle, même si cet objectif ne répond pas encore à l'ensemble de la demande.

Les usagers venus du bout du pays ne sont d'ailleurs pas forcément les utilisateurs principaux des parkings : il y a aussi des gens du Pajottenland ou d'autres zones à proximité de Bruxelles qui auront toujours besoin des parkings de transit.

Outre ce qui pourrait se faire dans les autres Régions, il est donc absolument nécessaire que nous prenions nos responsabilités.

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut faire attention au message que l'on fait passer. Je suis clairement favorable aux 10.000 places de parking de transit, mais chacun d'entre nous a la responsabilité de dire aux navetteurs flamands et wallons qu'ils doivent partager leur voiture.

Le vrai problème de la mobilité à Bruxelles, ce sont les 230.000 navetteurs qui arrivent chaque jour à Bruxelles seuls dans leur voiture ! S'ils partageaient leur voiture, il n'y aurait plus de problèmes d'embouteillage à Bruxelles. Il faut arrêter de leur dire qu'on va leur faciliter la vie. On va le faire, M. Van Goidsenhoven, mais il faut aussi penser aux Bruxellois et à leur qualité de vie.

- L'incident est clos.

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 "les travaux chaussée d'Ixelles
et la ligne 71".**

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Buslijn 71 is een van de drukste lijnen in het MIVB-net. De bezettingsgraad van de bussen op die lijn, vooral tussen Flagey en de Naamsepoort, heeft haar maximum bereikt. Dat werd bevestigd door het onderzoek dat de minister in februari 2016 in de commissie voorstelde.

De aanleiding voor de presentatie van de minister was de beslissing van de Brusselse regering om lijn 71 niet langer te vertrammen, maar om de frequentie van de bussen op het drukste deel van het traject te verhogen. Om daarin te slagen moeten de bussen vlot over de verzadigde Elsensesteenweg kunnen rijden.

Samen met de beslissing om lijn 71 niet langer te vertrammen, presenteerde de minister dan ook de heraanleg van het begin van de Elsensesteenweg, inclusief het gewijzigde circulatieplan voor het auto- en fietsverkeer. Dat project houdt in dat de Elsensesteenweg tussen de Naamsepoort en het Fernand Cocqplein van gevel tot gevel wordt heraangelegd. Overdag wordt het traject autovrij tussen de Waversesteenweg en het Fernand Cocqplein. Enkel bussen en taxi's worden er dan toegelaten. Op die manier kan de frequentie van buslijn 71 verhoogd worden. Daarmee zou tot 2029 een goede dienstverlening gegarandeerd moeten kunnen worden.

Eind 2017 starten de werkzaamheden die acht maanden zullen duren. Vorig jaar plande de minister al tal van zaken om die mogelijk te maken.

Van januari tot april 2016 werd de bekrachtiging door de regering en een informatievergadering met de buurtbewoners en handelaars gepland.

Van mei tot december 2016 stond de oprichting van een permanent begeleidingscomité met vertegenwoordigers van het Brussels Gewest, de gemeente, de buurtbewoners, de winkeliers en een ombudsman op de agenda, samen met de opmaak van het voorontwerp van de werkzaamheden.

De minister wilde voor het eind van het jaar een stedenbouwkundige vergunning kunnen aanvragen, zodat de openbare aanbesteding in 2017 kan gebeuren en de werken op het eind van dat jaar

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *La ligne 71 est une des lignes de bus les plus fréquentées du réseau de la STIB, surtout entre la place Flagey et la Porte de Namur.*

En février 2016, le ministre avait communiqué à la commission la décision du gouvernement de ne plus tramifier la ligne 71, mais d'augmenter la fréquence des bus sur cette partie la plus utilisée de son trajet. Il avait présenté le projet de réaménagement complet de cette voirie entre la chaussée de Wavre et la place Fernand Cocq, qui ne serait plus ouverte qu'aux bus et taxis en journée afin de garantir une bonne desserte jusqu'en 2029. Le plan de circulation des voitures et des vélos était également modifié.

Les travaux, d'une durée de huit mois, devaient commencer à la fin 2017. À cet effet, le ministre devait faire ratifier le projet par le gouvernement et prévoir une réunion d'information avec les riverains et les commerçants. Il devait ensuite mettre en place un comité d'accompagnement permanent réunissant des représentants de la Région bruxelloise, de la commune, des riverains, des commerçants et un médiateur et élaborer l'avant-projet des travaux. Le ministre voulait pouvoir demander le permis d'urbanisme avant la fin de l'année 2016 pour permettre l'adjudication des travaux en 2017.

Il était aussi question d'un trambus sur cette ligne. Pouvez-vous nous en dire davantage ?

Le gouvernement a-t-il approuvé le projet ? Si non, pourquoi ? Des réunions d'information avec les riverains et les commerçants ont-elles été organisées ? Qu'ont-elles donné ? Le projet a-t-il été modifié ?

Avez-vous créé le comité d'accompagnement ? S'est-il déjà réuni ? Quels étaient les points figurant à son agenda ? A-t-on avancé ? Quel en a été le résultat ?

Il avait aussi été question de l'engagement d'un médiateur qui ferait partie du comité d'accompagnement. Qui a été engagé et suite à quelle procédure ?

Quel bureau d'experts a été associé dans l'avant-

kunnen starten.

Er was ook even sprake van een trambus op die lijn. Kunt u daar iets meer over vertellen?

In elk geval blijft buslijn 71 met haar 12.000 gebruikers per dag de drukste lijn van het gewest.

Heeft de regering het project bekrachtigd, zoals u het in februari 2016 in de commissie hebt voorgesteld? Zo niet, waarom niet? Werden er informatievergaderingen met buurtbewoners en handelaars georganiseerd? Wat was de uitkomst daarvan? Werd het project bijgestuurd?

Hebt u het begeleidingscomité opgericht dat een overlegplatform moet vormen tussen het gewest, de gemeenten, de buurtbewoners en de winkeliers? Heeft het comité al vergaderd? Wat waren de agendapunten? Is er vooruitgang geboekt? Zijn er specifieke knelpunten?

Er was ook sprake van de aanstelling van een ombudsman, die deel zou uitmaken van het begeleidingscomité. Wie werd er aangesteld en op basis van welke procedure?

Welk adviesbureau werd betrokken bij het voorontwerp van de heraanleg van de Elsensesteenweg. Is het voorontwerp klaar? Wanneer wordt de stedenbouwkundige aanvraag ingediend? Wanneer kunnen we daar een uitspraak over verwachten? Wanneer wordt de openbare aanbestedingsprocedure opgestart?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Buslijn 71 is van groot strategisch belang voor het netwerk van openbaar vervoer.*

Lijn 71 is er slecht aan toe, maar kent desondanks een groot succes, wat erop wijst dat ze noodzakelijk is in Brussel. Toch zijn er heel wat reizigers die liever niet op bus 71 stappen omdat hun dan een onaangename rit te wachten staat.

projet de réaménagement de la chaussée d'Ixelles ? Cet avant-projet est-il prêt ? Quand la demande de permis d'urbanisme a-t-elle été introduite ? Pour quand pouvons-nous attendre une décision ? Quand la procédure d'adjudication publique a-t-elle commencé ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je me joins aux questions de M. Delva concernant le planning et le réaménagement de la chaussée d'Ixelles. M. Delva a notamment rappelé l'importance stratégique de la ligne de bus 71 pour le réseau de transport public.

J'insiste sur le succès non démenti de cette ligne, malgré son état. C'est dire si elle est nécessaire pour Bruxelles. Les usagers qui renoncent à l'emprunter ne sont toutefois pas rares, tant les

De regering wil met de heraanleg van de Elsensesteenweg een van de probleempunten wegwerken, maar het is ook dringend nodig dat lijn 71 wordt verbeterd, want ze zou nog heel wat meer reizigers kunnen aantrekken dan vandaag al het geval is.

U geeft zelf toe dat het niet volstaat om één knelpunt voor het verkeer weg te werken als er niets met de andere gebeurt. Door slechts op één plek in te grijpen, verbetert u de efficiëntie, de regelmaat en de frequentie van de buslijn niet.

Erger nog, door de invoering van de voetgangerszone ontstonden er nieuwe probleempunten op het traject van bus 71. Zo werd een busstrook geschrapt en werd een andere omgevormd tot een soort pechstrook en stopplaats voor voertuigen die komen leveren. Ook de plaats waar bus 71 de Kleine Ring moet oversteken is een knelpunt.

Als het verkeer op de Elsensesteenweg vlotter wordt, verdwijnt al een van de problemen, maar een diepgaandere aanpak is nodig om dit dossier echt in beweging te krijgen.

Voor andere projecten maakt de regering wel veel geld vrij. Het lijkt wel of ze mensen wil stimuleren om in de Rand te gaan wonen en naar Brussel te komen met de auto, die ze dan op de overstap-parkings aan de metrostations kunnen laten staan.

Er is al sinds 2008 sprake van dat buslijn 71 tot een tramlijn zou worden omgevormd. Nu blijkt echter niet alleen dat er geen tram komt, maar dat er evenmin een goede busverbinding komt.

Wanneer werkt u eindelijk alle hindernissen op de Elsensesteenweg weg? Of beperkt u zich tot een oplossing voor één knelpunt? In dat geval zal bus 71 onaantrekkelijk blijven en alleen reizigers vervoeren die geen andere keuze hebben.

conditions de transport sur cette ligne sont compliquées et inconfortables.

Bien que le gouvernement compte éliminer un point noir en procédant au réaménagement de la chaussée d'Ixelles, je persiste à souligner l'urgence à améliorer cette ligne dont le potentiel d'attraction est de loin supérieur au nombre de voyageurs qu'elle transporte aujourd'hui. Vous dites vous-même avoir eu le temps d'y réfléchir au cours de ces dernières semaines.

Vous admettez que l'élimination d'un point noir sur une ligne de transports publics ne suffira pas s'il en reste d'autres. L'intervention à un seul endroit ne permettra pas d'améliorer l'efficacité, la régularité et la fréquence de cette ligne.

Or, la création du piétonnier a engendré l'apparition de nouveaux points noirs le long du trajet du bus 71. Il fallait le faire ! Il s'agit notamment de la suppression d'un site propre pour les bus parcourant cette ligne et de la remise en circulation dans le sens du trafic d'un des deux sites propres du centre-ville qui est devenu, en quelque sorte, la nouvelle bande d'arrêt d'urgence ou de livraisons, puisque le bus, empruntant désormais la bande de circulation des voitures, "n'a qu'à se rabattre". Pourquoi se gêner ? De même, le franchissement de la Petite ceinture constitue un autre point noir.

L'amélioration des conditions de circulation du côté de la chaussée d'Ixelles déblocuera bien une partie du problème, mais il faudrait une prise en charge plus fondamentale pour réellement faire avancer les choses.

On voit pourtant que de gros moyens peuvent être consentis ailleurs, et je finis par me demander si le message ne consiste pas à conseiller aux gens d'aller vivre en périphérie et de venir à Bruxelles en voiture en utilisant les parkings de délestage mis à leur disposition près des stations de métro.

Pourtant, la tramification de cette ligne, préconisée par tous les experts car elle s'adapte au nombre de ses usagers, est évoquée depuis 2008. En l'espèce, non seulement il n'y a pas de tramification, mais aucune ligne à haut niveau de service n'est créée.

Quand ferez-vous sauter le verrou au niveau de la chaussée d'Ixelles ? Comptez-vous vous arrêter là ? Dans l'affirmative, la ligne de bus 71 n'est pas près

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Hoever staat de heraanleg van de Elsensesteenweg en de invoering van trambussen op lijn 71?

U wilt dat op dit traject om de drie tot vier minuten een bus rijdt. Dat zal op de Elsensesteenweg wel haalbaar zijn, maar het traject van bus 71 is veel langer. Krijgen de bussen overal een eigen bedding? Anders lijkt het mij onmogelijk om die hoge frequentie te garanderen. Op enkele delen van het traject van bus 71 verloopt het verkeer vandaag minder vlot dan een tijd geleden.

U kondigde bovendien aan dat u niet alleen door een hogere frequentie meer capaciteit wilde creëren, maar ook door langere bussen, de zogenoemde trambussen, in te zetten. Hebt u op dat vlak al vooruitgang geboekt? Werkt de MIVB aan een bestek voor trambussen?

Kunnen trambussen het traject van bus 71 wel afleggen? In het centrum van Brussel moet bus 71 bijvoorbeeld een aantal bochten nemen. Ik betwijfel of een trambus dat kan.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans)*.- *Al van toen ik lid werd van het Brussels parlement, hoor ik hier praten over bus 71 en de omvorming van die lijn tot een tramlijn. Vandaag wordt er duidelijk overleg gevoerd tussen de inwoners, de spelers op het terrein, de gemeente en het gewest. Dat is een goede zaak.*

Bij de heraanleg van de Elsenesteenweg komt er een autoluwe zone met een variabel uurrooster. Wat houdt zo'n variabel uurrooster precies in? Welke technische middelen wilt u inzetten om ervoor te zorgen dat de gebruikers de regels begrijpen en naleven?

Er zijn heel wat andere voorbeelden van dergelijke zones, bijvoorbeeld in Molenbeek, waar het systeem relatief goed werkt.

de devenir très attractive et elle continuera de servir un public plus ou moins captif.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Où le réaménagement de la chaussée d'Ixelles et l'introduction de trambus sur la ligne 71 en sont-ils ?*

Sur la chaussée d'Ixelles, il sera possible de faire circuler des bus toutes les trois à quatre minutes, comme vous le souhaitez, mais si les bus ne sont pas en site propre partout, il semble impossible de garantir ces fréquences. Un site propre est-il prévu pour cette ligne ?

Vous aviez annoncé vouloir augmenter la capacité, non seulement par une augmentation de fréquence, mais aussi par la mise en service de bus plus longs, les trambus. Avez-vous déjà avancé à ce propos ? La STIB élabore-t-elle un appel d'offres pour les trambus ?

Les trambus pourront-ils emprunter le trajet du 71, qui comporte des virages ?

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Depuis que je suis député, j'ai toujours entendu parler de la chaussée d'Ixelles et de la tramification de la ligne 71. Aujourd'hui, je constate qu'il y a eu une grande concertation avec la population, les acteurs de terrain, la commune et la Région. Ces éléments positifs sont à souligner. Je me souviens combien, il n'y a pas si longtemps, ce dossier était instrumentalisé par les uns et les autres, sans jamais avancer.

Je souhaiterais obtenir un complément d'information concernant le réaménagement de la chaussée d'Ixelles, qui prévoit une zone de circulation apaisée avec une mise en œuvre à horaire variable. Pourriez-vous nous préciser les modalités pratiques d'une telle mise en œuvre ? Quels moyens techniques seront-ils mobilisés pour garantir le bon respect des dispositions prévues et

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben in het Avantiprogramma 10 miljoen euro uitgetrokken voor de heraanleg van de Elsensesteenweg.

De voorbije maanden hebben we werk gemaakt van een participatieve methode. Er vonden vergaderingen plaats met de buurtbewoners op 17 mei, met de winkeliers op 19 mei, er was een openluchtvergadering op het Fernand Cocqplein op 24 mei en een synthesevergadering met alle betrokkenen op 14 juni. Dat leidde tot een synthesesdocument. Bij de opmaak van de plannen hield de ontwerper rekening met wat uit de participatieve vergaderingen naar voren kwam.

Er werd een begeleidingscomité opgericht dat het voorontwerp heeft besproken. Iedereen kreeg de kans om zijn mening te geven. Zodra de voorbereidingen voor de bouwplaats van start gaan, zal er een ombudsman worden aangesteld. Die vereiste zal uiteraard worden opgenomen in de voorwaarden voor de aanbesteding van de werkzaamheden.

Het adviesbureau Arter is belast met de projectstudie voor de heraanleg van de Elsensesteenweg. Momenteel rondt het de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning af, zodat die een van de volgende dagen kan worden ingediend. U weet dat de uitreiking van de vergunning 135 kalenderdagen op zich kan laten wachten. Zodra de stedenbouwkundige vergunning er is, kan de opdracht worden gegund.

(verder in het Frans)

De werken worden in twee fasen uitgevoerd: na de werken aan de ondergrond begint de heraanleg van gevel tot gevel, waarbij ook de riolering en de waterleiding worden aangepakt. Die fase neemt het meeste tijd in beslag.

Mevrouw Delforge, de Elsensesteenweg en het Fernand Cocqplein worden heraangelegd en er

leur bonne compréhension par les usagers ?

Il existe de nombreux exemples de ce type de zones ailleurs. À Molenbeek, l'espace partagé aménagé depuis quelque temps fonctionne relativement bien.

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Dans le programme Avanti, nous avons affecté 10 millions d'euros pour le réaménagement de la chaussée d'Ixelles.*

Ces derniers mois ont été participatifs - réunions avec les riverains (le 17 mai), avec les commerçants (le 19 mai), en plein air (le 24 mai) et de synthèse avec toutes les parties concernées (le 14 juin) - et ont débouché sur un document de synthèse. Le développeur en a tenu compte lors de l'élaboration des plans.

Un comité d'accompagnement a été créé et a discuté de l'avant-projet. Chacun a eu la possibilité de donner son avis. Dès que le chantier sera en préparation, un médiateur sera engagé, exigence qui sera reprise dans les conditions d'adjudication des travaux.

Le bureau Arter est chargé de l'étude du projet de réaménagement de la chaussée d'Ixelles. La demande de permis d'urbanisme pourra être introduite dans les prochains jours. Dès que le permis d'urbanisme sera délivré, ce qui peut prendre 135 jours calendrier, le marché pourra être attribué.

(poursuivant en français)

Les travaux seront réalisés en deux phases : les travaux d'impétrants seront suivis des travaux de réaménagement de façade à façade, qui toucheront au réseau d'égouttage et aux canalisations d'eau. C'est cette phase du chantier qui prendra le plus de temps.

En réponse à la question de Mme Delforge à propos du tracé de la ligne 71, nous avons clairement annoncé notre intention de réaménager la chaussée d'Ixelles et la place Fernand Cocq. Il va de soi qu'une bande de bus sera prévue sur la Petite ceinture, dans le cadre d'un autre projet.

komt in het kader van een ander project een busbaan op de Kleine Ring.

Toen Brussel-Stad de busstroken in het centrum aanpaste, heb ik gezegd dat die maatregel moest worden herzien als hij gevolgen had voor de vlotte doorstroming en de regelmaat van lijn 71. Voorlopig is dat niet nodig, maar ik hou de situatie in de gaten. Zodra de heraanleg van de Elsensesteenweg achter de rug is, laat ik de rest van het traject aanpakken om de bussen vlotter te laten doorstromen.

Uit een studie blijkt dat een busdienst volstaat om de komende tien jaar aan de vraag op het traject van lijn 71 te voldoen, op voorwaarde dat er in de spits om de drie à vier minuten een bus rijdt en er een regelmatige dienst is.

Daarom wil ik autoverkeer op de Elsensesteenweg overdag verbieden. Om dat verbod te doen naleven, komen er intelligente camera's die nummerplaten filmen en vergelijken met de gegevens in een databank. De inwoners van Elsene hebben overdag wel toegang tot hun garage, maar wie zonder toelating in de zone rondrijdt, wordt beboet.

(verder in het Nederlands)

In tegenstelling tot wat de heer De Lille stelt, heb ik nooit gezegd dat er trambussen zouden worden ingezet, maar wel dat er een test komt. Die zal na de krokusvakantie plaatsvinden. Op die manier kunnen we nagaan of die langere bussen kunnen rijden.

Er is helemaal niets beslist. Ik heb me ook niet voor of tegen de trambussen uitgesproken, maar alleen gezegd dat er een test nodig is. Een aantal mensen bij de stad Brussel heeft nu al problemen met gelede bussen. Als de trambussen er komen, krijgen ze misschien een hartaanval. Dat wens ik hen niet toe.

Uit de test zal ook blijken of het technisch en fysiek mogelijk is en of het wenselijk is om trambussen in een dichtbevolkt stedelijk milieu te laten rijden.

(verder in het Frans)

Binnen enkele dagen zal de stedenbouwkundige

Lorsque la Ville de Bruxelles a modifié les bandes de bus, nous avons clairement dit que cette mesure devrait être revue en cas d'impact sur la fluidité et la régularité des bus de la ligne 71. Jusqu'à présent, l'impact n'est pas si important qu'il faille le faire. Mais nous demeurons attentifs à la situation de la zone. Dès que les travaux de réaménagement de la chaussée d'Ixelles seront terminés, nous adapterons les autres tronçons de la ligne pour garantir la régularité et la fréquence des bus.

Une étude approfondie a démontré qu'un service de bus suffirait pour satisfaire la demande au niveau de la ligne 71 dans les dix années à venir, à condition de garantir une fréquence de trois à quatre minutes aux heures de pointe et d'assurer la régularité de la ligne.

C'est l'une des raisons pour lesquelles nous entendons interdire la circulation des voitures en journée dans la chaussée d'Ixelles. Pour faire respecter cette interdiction, nous allons placer des caméras intelligentes. Chaque plaque d'immatriculation sera filmée et comparée avec une banque de données. Les habitants de la chaussée d'Ixelles auront la possibilité d'accéder à leur garage, y compris en journée. Par contre, toute circulation non autorisée sera verbalisée.

(poursuivant en néerlandais)

Contrairement à ce que prétend M. De Lille, je n'ai jamais dit qu'il y aurait des trambus, mais qu'il y aurait un test, lequel aura lieu après le congé de carnaval. Je ne me suis prononcé ni en faveur ni contre les trambus.

Le test devra établir s'il est techniquement et physiquement possible et/ou souhaitable de faire circuler des trambus dans les parties densément peuplées de la ville.

(poursuivant en français)

Le projet est en cours. Le permis d'urbanisme sera introduit dans les jours qui viennent.

Dans ce cadre-là, je voudrais tout particulièrement remercier la bourgmestre d'Ixelles, Mme Dufourny, et son échevine de la Mobilité, Mme Caroline Désir. Je remercie aussi les autres échevines et échevins avec lesquels nous avons pu travailler à ce dossier en bonne concertation, ces derniers

aanvraag worden ingediend.

Ik wil tot slot nog de burgemeester van Elsene, mevrouw Dufourny, en haar schepen van mobiliteit, mevrouw Désir, bedanken, net als de andere schepenen met wie wij de voorbije maanden hebben samengewerkt. Dit dossier bewijst dat een goede samenwerking mogelijk is als iedereen het algemene belang nastreeft.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Wordt het tijdschema nageleefd? De aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning moest eind vorig jaar ingediend worden. Ik verneem nu dat ze binnenkort wordt ingediend. Op dat vlak moeten we dus nog geen al te grote vertraging verwachten.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben er zeker van dat die aanvraag snel wordt ingediend. Er is een overeenkomst met de gemeente.

De heer Paul Delva (CD&V).- Daarnaast wilt u een test laten uitvoeren met langere bussen. Hebt u het dan over bussen die gewoon langer zijn of over trambussen?

De heer Pascal Smet, minister.- Een trambus is een langere bus. De heer De Lille had het over dubbelgelede bussen. Op dit moment rijden er op buslijn 71 enkelgelede bussen, waar één extra stuk aan hangt. Bij trambussen hangt er nog een tweede stuk aan. Dat wordt dus een superlange bus.

De heer Paul Delva (CD&V).- Rijdt die bus op elektriciteit?

De heer Pascal Smet, minister.- Niet noodzakelijk. Het is een hoogperformante bus. De trambus werd voor het eerst ingezet in Zuid-Amerika, op brede boulevards. De bussen hebben er een eigen bedding, waarop om de twee tot drie minuten een bus rijdt.

Vlaams minister Weyts wil trambussen inzetten om in een eerste fase de tram te vervangen om reizigers tussen de luchthaven en de Heizel te vervoeren.

Ik heb nooit beweerd dat die bussen er daadwerkelijk komen, wel dat ik ze zou laten testen. Op die manier kan ik alle voor- en nadelen

mois.

Cela démontre que, même avec des majorités différentes, nous pouvons parfois collaborer intelligemment s'il existe une volonté de défendre l'intérêt général.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Le calendrier est-il respecté ? Le retard dans l'introduction de la demande de permis d'urbanisme ne devrait pas encore provoquer un retard trop important.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je suis certain que cette demande sera rapidement introduite. Il y a un accord avec la commune.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Le test que vous voulez réaliser concernera-t-il des bus plus longs ou des trambus ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le trambus est un bus plus long. M. De Lille parlait de bus bi-articulés. Actuellement, sur la ligne 71, les bus articulés n'ont qu'une partie supplémentaire.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Ces bus roulent-ils à l'électricité ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Pas nécessairement. Ce sont des bus à haute performance. Les trambus ont d'abord été introduits en Amérique du Sud, en site propre sur de larges boulevards, avec un bus toutes les deux à trois minutes.*

Dans une première phase, le ministre Weyts veut que les trambus remplacent le tram entre le Heysel et l'aéroport.

Je n'ai jamais prétendu que ces trambus seraient effectivement mis en service, juste que nous les testerions de manière à pouvoir peser le pour et le contre dans un environnement urbain.

van een trambus in een stedelijke omgeving tegen elkaar afwegen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de taxi's aan Brussel-Zuid".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Onlangs wees de pers op de clandestiene taxi's aan het treinstation Brussel-Zuid. Die taxichauffeurs, die voornamelijk vanuit de Engelandstraat vertrekken, zouden niet beschikken over de vereiste verzekeringen of licenties en voor beperkte bedragen ritten naar Parijs of Keulen aanbieden. Daarnaast blijken ze overlast te creëren door hun rijgedrag, onder meer door dubbel te parkeren. Er heerst ook een onveiligheidsgevoel.

Reeds in 2013 werden er clandestiene taxi's aan het station Brussel-Zuid opgemerkt. In 2014 organiseerden de lokale politie en de inspectiedienst van Financiën er een controleactie. Daarbij werden tientallen auto's in beslag genomen en ongeveer vijftien mensen opgepakt. Sindsdien werden dergelijke acties niet meer ondernomen. De woordvoester van de politiezone Zuid spreekt van een gebrek aan manschappen om die grote controleacties te herhalen. Een van de redenen is dat de manschappen elders ingezet moeten kunnen worden door het huidige dreigingsniveau.

Brussel-Zuid is het drukste station van het land en voor veel toeristen de aankomstplaats voor een verblijf in onze stad. Heel wat onder hen nemen een taxi naar hun bestemming. De illegale taxi's aan het station Brussel-Zuid zijn niet alleen slechte reclame voor Brussel, maar ook onverantwoord en

- *L'incident est clos.*

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 "les taxis à Bruxelles-Midi".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *La presse s'est récemment fait l'écho des taxis clandestins présents à la gare de Bruxelles-Midi. Ces chauffeurs, principalement installés rue d'Angleterre, ne disposeraient pas des assurances ou licences requises et proposeraient des courses à tarif réduit pour Paris ou Cologne. Leur conduite est en outre source de nuisances et leur présence crée un sentiment d'insécurité.*

En 2013 déjà, des taxis clandestins étaient signalés à Bruxelles-Midi et en 2014, la police locale et l'Inspection des Finances avaient organisé une action de contrôle. Des dizaines de voitures avaient été saisies et une quinzaine de personnes avaient été arrêtées. Depuis lors, plus aucune action n'a été menée. La porte-parole de la zone de police Midi invoque un manque d'effectifs.

Bruxelles-Midi est la gare la plus fréquentée du pays et le lieu d'arrivée de nombreux touristes. En plus de faire une mauvaise publicité pour Bruxelles, ces taxis illégaux sont dangereux.

Êtes-vous au courant de la situation ? Avez-vous une idée de l'ampleur du problème ? D'autres endroits de la Région sont-ils concernés par ce phénomène ?

Combien de taxis illégaux ont-ils été sanctionnés

gevaarlijk.

Bent u op de hoogte van de situatie aan het station Brussel-Zuid? Hebt u een idee hoe groot het probleem is? Zijn er nog andere plekken in het gewest met een soortgelijk probleem?

Hoeveel illegale taxi's werden er de voorbije drie jaar in het Brussels Gewest bestraft? Welke straffen kregen ze?

Hoeveel gerichte controleacties werden er de voorbije drie jaar in het gewest georganiseerd?

Welke acties onderneemt u om het probleem aan Brussel-Zuid aan te pakken?

Overlegt u daarover met de politiediensten?

Houdt u bij de opmaak van het Taxiplan rekening met langeafstandstaxi's?

Bespreking

De voorzitter. - De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).* - *Ik wil het debat over de illegale taxi's aan de stations uitbreiden en het ook hebben over taxi's die van andere gewesten komen en in Brussel klanten oppikken. Dat zijn op zich geen illegale taxi's, aangezien ze een licentie in Vlaanderen of Wallonië hebben, maar ze concurreren hard met de Brusselse taxi's. De Brusselse taxi's worden overigens dubbel benadeeld aangezien ze geen klanten in Zaventem mogen oppikken.*

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

ces trois dernières années en Région de Bruxelles-Capitale ? De quelles sanctions ont-ils écopé ?

Combien d'actions de contrôle ciblées ont-elles été organisées ces trois dernières années ?

Quelles mesures prenez-vous pour appréhender ce problème ?

Vous concertez-vous avec les services de police ?

Tenez-vous compte des taxis longue distance dans l'élaboration du Plan taxis ?

Discussion

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

M. Jamal Ikazban (PS). - Je voudrais élargir le débat initié par mon collègue à propos des taxis clandestins autour des gares, et notamment de la gare de Bruxelles-Midi.

En effet, les voitures de transport avec chauffeur (VTC) venues d'autres Régions sont un véritable fléau, non seulement pour la circulation, mais aussi en raison de la concurrence déloyale qu'elles font au secteur des taxis, par ailleurs toujours en attente d'un nouveau plan.

La concurrence est double, puisque nos taxis bruxellois ne peuvent pas prendre de passager en charge à Zaventem. Ce problème, qui est connu et ne date pas d'hier, doit aussi être intégré à ce débat. Ce ne sont pas, en tant que tels, des taxis clandestins, puisqu'ils ont une licence en Flandre ou en Wallonie, mais ils viennent s'emparer de la clientèle et du travail des taxis bruxellois.

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

De heer Pascal Smet, minister.- Het probleem van de clandestiene taxi's aan het Zuidstation is mij uiteraard bekend, maar ik kan daar niet over uitweiden, aangezien het dossier in handen is van het gerecht en de politie van Sint-Gillis. Het probleem gaat veel verder dan illegaal taxivervoer. Er zijn criminele bendes bij betrokken. De gewestelijke controlediensten worden op regelmatige basis bij de controleacties betrokken, maar het is de politie die de leiding heeft.

Het probleem van de illegale taxi's die naar Frankrijk en Duitsland rijden, doet zich vooral voor aan het Zuidstation. Wanneer er acties plaatsvinden, verplaatst het probleem zich soms, maar na verloop van tijd keren de taxi's terug naar het Zuidstation.

Gelet op het criminele karakter van de activiteiten houden de politie en het gerecht zich met de problematiek bezig. In 2013 werden 25 illegale taxi's in beslag genomen en heel wat chauffeurs werden geverbaliseerd.

Sinds 2013 is de politie van Sint-Gillis verantwoordelijk voor de controleacties. Het lijkt mij dan ook beter om de vragen aan de bevoegde politiediensten te stellen in de politieraad.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dit probleem sleept al jaren aan. Ik hoop dat er eindelijk paal en perk aan wordt gesteld, want het geeft een bedroevend beeld van onze stad wanneer je in Brussel aankomt. We kunnen clandestiene taxi's en criminele bendes missen als kiespijn. Ik hoop dat de bevoegde diensten streng en consequent zullen optreden.

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER BERTIN
MAMPAKA MANKAMBA**

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le problème des taxis clandestins à la gare du Midi m'est évidemment connu, mais je ne peux m'étendre sur le sujet, étant donné que le dossier est entre les mains de la justice et de la police de Saint-Gilles. Des bandes criminelles sont en effet impliquées. Les services de contrôle régionaux sont régulièrement associés aux actions de contrôle, mais c'est la police qui a la main.*

Le problème des taxis illégaux vers la France et l'Allemagne se concentre principalement à la gare du Midi. Si le problème se déplace parfois à la suite des actions menées, les taxis finissent toujours par revenir à la gare du Midi.

En 2013, 25 taxis illégaux ont été saisis et de nombreux chauffeurs ont été verbalisés.

Depuis 2013, la police de Saint-Gilles est responsable des actions de contrôle. Je vous conseille dès lors d'adresser vos questions aux services de police compétents au sein du conseil de police.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *J'espère que ce problème, qui traîne depuis des années, sera enfin jugulé et que les services compétents agiront avec sévérité.*

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE M. BERTIN
MAMPAKA MANKAMBA**

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

BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het toekomstige nationale voetbalstadion en de keuzes inzake mobiliteit betreffende de bediening ervan door het openbaar vervoer en de parking".

De voorzitter.- De heer Mampaka Mankamba heeft het woord.

De heer Bertin Mampaka Mankamba (cdH) (in het Frans).- *We vernamen in de media dat de Vlaamse administratie het strategisch milieu-effectenrapport (S-MER) voor de bouw van het nationaal stadion op parking C van de Heizel heeft goedgekeurd. Hierdoor kan projectontwikkelaar Ghelamco de bouwvergunning aanvragen bij de gemeente Grimbergen en de milieuvergunning bij het Vlaams Gewest. Iedereen wacht vol spanning op de uitkomst van die procedures.*

Naar verluidt zouden een aantal aspecten met betrekking tot mobiliteit zijn gewijzigd naar aanleiding van het eerste advies van de Vlaamse overheid. Klopt dat? Welke aspecten voldeden niet aan de verwachtingen van het Vlaamse Gewest? In welke opzichten werd het initiële effectenrapport precies gewijzigd?

Wij hebben gelezen dat de capaciteit van de parking werd uitgebreid. Klopt die informatie? Het initiële project voorzag in 10.000 plaatsen, waarvan 3.000 op weekdagen door pendelaars zouden worden gebruikt als overstapparking.

Welke impact zal de capaciteitsverhoging hebben op de totale kostprijs van de parking? Er doen verschillende cijfers de ronde. In de gemeenteraad van Brussel-Stad nemen de heer Maingain en de heer Van den Driessche vaak het woord over dit onderwerp, met cijfers die nogal sterk verschillen.

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le futur stade national et les choix faits en matière de mobilité concernant la desserte en transports en commun et le parking".

M. le président.- La parole est à M. Mampaka Mankamba.

M. Bertin Mampaka Mankamba (cdH).- Par voie de presse, nous apprenons que l'administration flamande a approuvé l'étude stratégique d'incidences environnementales (S-MER) préalable à la construction du stade national sur l'emplacement du Parking C au Heysel.

Cette avancée permet au promoteur du projet, Ghelamco, d'introduire la demande de permis de bâtir à la commune de Grimbergen, et la demande de permis d'environnement, auprès de la Région flamande.

Nous sommes tous impatients, notamment les membres de mon groupe au conseil communal de la Ville de Bruxelles, de connaître l'issue de la procédure. Néanmoins, nous apprenons que des éléments liés à la mobilité autour du futur stade auraient dû être adaptés en réponse à un premier avis rendu par les autorités flamandes. Cette information est-elle exacte ? Le cas échéant, quels sont les points qui ne répondent pas aux attentes de la Région flamande et quelles sont les modifications apportées au projet de rapport d'incidences initial ?

Nous avons lu que la capacité d'absorption du parking aurait été augmentée. Pouvez-vous nous confirmer cette information ? Le projet prévoyait initialement 10.000 places de stationnement, dont 3.000 réservées, en semaine, au parking de transit destiné aux navetteurs.

Si les capacités actées sont revues à la hausse, quel sera l'impact sur le coût total du parking ? Des chiffres sont annoncés ici et là. Puisque vous siégez, comme moi, au conseil communal de la Ville de Bruxelles, vous savez que MM. Maingain et Van den Driessche reviennent souvent sur ce sujet, avec des chiffres qui ne sont pas toujours ceux dont on entend parler.

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- *Mijn cijfers zijn heel nauwkeurig!*

De heer Bertin Mampaka Mankamba (cdH) *(in het Frans).*- *U bent bijzonder actief in het dossier van het stadion, maar uw cijfers komen nooit overeen met die van de heer Close, minister Smet of de heer Van den Driessche. Dat is verwarrend voor de burgers.*

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- *Beweert u dat mijn cijfers niet kloppen?*

(Vrolijkheid)

De heer Bertin Mampaka Mankamba (cdH) *(in het Frans).*- *Mijnheer de minister, welke financiële verbintenissen heeft het gewest aangegaan? Kunt u ons geruststellen dat de overheid niet nog meer geld zal moeten investeren?*

De projectontwikkelaar zou er voorts in zijn rapport voor hebben gepleit om het stadion beter bereikbaar te maken met de metro bij wijze van oplossing voor de mobiliteit. De minister-president heeft bevestigd dat de metro tot het stadion zal worden verlengd binnen de komende tien à vijftien jaar. Het nationaal stadion zou evenwel operationeel moeten zijn tegen 2020 als we in Brussel het WK voetbal willen organiseren.

Ook het huidige stadion zorgt reeds voor mobiliteitsproblemen. De metro zal aantrekkelijker zijn dan de tram, waarvan het traject doorgaans langer is.

Welke verbintenissen heeft het gewest aangegaan voor de verlenging van de metro? Er zijn talrijke studies uitgevoerd, waarvan de resultaten soms sterk uiteenlopen. Is er al een scenario goedgekeurd?

U hebt in de media bevestigd dat tramlijnen 7, 51 en 93 zouden worden doorgetrokken tot de Keizerin Charlottelaan en de Miramarlaan. Is er een nieuw tramplan in de maak? Zullen die lijnen worden aangesloten op de lijnen 3 en 9, die mogelijk de nieuwe parking zullen bedienen?

Is er een tijdschema vastgesteld voor de bouw van een tramremise en de verlenging van lijn 3?

Kunt u de ontwikkeling van de tramlijnen, hun

M. Fabian Maingain (DéFI).- *Mais mes chiffres sont très précis !*

M. Bertin Mampaka Mankamba (cdH).- *Vous êtes très actif sur le dossier du stade, mais vos chiffres ne correspondent jamais à ceux de MM. Close, Smet ou Van den Driessche. Cela jette le trouble chez les citoyens.*

M. Fabian Maingain (DéFI).- *Ah, ce sont donc mes chiffres qui ne seraient pas corrects ?*

(Sourires)

M. Bertin Mampaka Mankamba (cdH).- *M. le ministre, pouvez-vous faire le point sur les engagements financiers de la Région, et nous rassurer sur le fait que les investissements à charge des autorités publiques ne bougeront plus d'un iota ? Je dis "plus", car la participation des différents pouvoirs publics à l'ensemble du projet suscite déjà une grande polémique.*

Un autre élément relatif à la mobilité a retenu notre attention : le promoteur aurait ajouté dans son rapport une meilleure desserte du stade par le réseau du métro. Depuis l'introduction de mon interpellation en novembre, le ministre-président a bien confirmé la prolongation du métro vers cette zone dans les dix ou quinze années à venir. Or, nous parlons bien d'un stade national qui devrait être opérationnel à l'horizon 2020, en prévision du grand événement footballistique que nous désirons accueillir.

Or, déjà avec le stade actuel, de gros problèmes de mobilité se posent, qui n'ont jamais été résolus. Le métro sera plus attractif que le tram, dont le trajet est en général assez long, suscitant les plaintes des utilisateurs, et les navetteurs ne vivront pas la situation autrement.

Quels engagements ont-ils été pris en faveur de la prolongation du métro ? Vous-même, ainsi que d'autres, vous vous êtes déjà exprimé à ce sujet, mais il y a tellement d'informations divergentes qu'à quelques années de la compétition attendue, on ne sait plus où l'on en est réellement.

Concernant cette prolongation, connaissez-vous déjà le scénario retenu ? On nous parle de nombreuses études réalisées, avec des avis parfois

eventuele aansluiting op elkaar en de achterliggende redenering voor uw keuzes toelichten?

In het kader van Neoproject zou in 2018 een kabelbaan worden aangelegd. Is dat project nog altijd aan de orde?

Het stadion is een goede zaak voor het gewest, maar we moeten daarbij voldoende aandacht besteden aan mobiliteit. Wij hadden dus graag meer verduidelijking gekregen, te meer daar de tijd begint te dringen.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- Meer dan een jaar geleden stelde de heer Doyen u een vraag over de verlenging van tram 9 naar de luchthaven in Zaventem. U zei toen dat tramlijn 9, waarvoor de werkzaamheden van start waren gegaan, tussen Simonis en de Heizel zou

divergents, voire contradictoires.

Concernant la desserte en tram, vous avez confirmé à la presse le prolongement des lignes 7, 51 et 93 dans les avenues Impératrice Charlotte et de Miramar. Un nouveau plan de desserte en tram est-il en cours de réalisation ? Ces lignes seront-elles connectées aux lignes 3 et 9, annoncées comme des possibilités de desserte du nouveau parking ?

Quel est le calendrier pour la création d'un dépôt de tram et la prolongation de la ligne 3 ?

Qu'en est-il du développement des lignes, de leur interconnexion éventuelle et des raisons guidant les choix que vous allez opérer pour appliquer le scénario le plus efficace, le plus rentable et le moins coûteux ?

Enfin, il y a un an, nous parlions dans cette commission de la création d'un téléphérique en 2018, dans le cadre du projet Neo. Ce projet est-il toujours d'actualité ?

Je ne suis pas riverain direct du stade mais, pour avoir travaillé longtemps au stade Roi Baudouin, je sais qu'au-delà du projet qui va redessiner l'image de notre ville - et ce n'est pas l'ancien échevin des Sports que je suis qui va s'opposer à la création d'un nouveau stade -, se pose un réel problème de mobilité. Il sera engendré par le fonctionnement de ce stade et les 3.000 places envisagées dans le montage.

Tout ceci nécessite des éclaircissements, même si les délais commencent à se faire pressants, comme l'écrivait ce matin Myriam Baele dans un article interpellant toutes les personnes qui, comme nous, s'inquiètent du calendrier des travaux sur le plateau du Heysel.

Discussion

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Il y a plus d'un an, interrogé par notre collègue Hervé Doyen sur le prolongement de la ligne de tram 9 jusqu'à l'aéroport de Zaventem, vous avez détaillé avec force l'intérêt de ce projet.

rijden. Ondertussen krijgen ook de plannen voor het voetbalstadion op parking C vorm, met een overstapparking voor minstens 3.000 auto's. Daarvoor heb je een trein-, metro- of tramverbinding nodig. Het Brabantnet maakt de puzzel nog complexer omdat de Vlaamse regering en De Lijn beslist hebben dat er ook een tram van De Lijn bij parking C zal stoppen.

Al die elementen hebben de regering ertoe gebracht om het toekomstige voetbalstadion en de overstapparking te laten bedienen door een tram. Het traject van tram 3 wordt doorgetrokken tot het Heizelplateau, waar een tramremise zou worden gebouwd. Tram 9 zal ook naar het Heizelplateau rijden, net zoals de tram naar Willebroek en de zogenaamde Ringtram die in het kader van het Brabantnet worden ontwikkeld.

Er waren twee mogelijkheden om lijn 9 met de Heizel te verbinden: via de Romeinsesteenweg of dwars door de woonwijken. U zei me dat de tweede optie werd gekozen omdat die meer voordelen bood. Zo zouden er meer dichtbevolkte wijken worden bediend.

De MIVB zou in de lente van start gaan met de werkzaamheden voor de verlenging van lijn 9. Dat betekent dat er een tracé werd gekozen waarover weldra een openbaar onderzoek zal worden gevoerd. De plannen zouden bij de stad Brussel zijn ingediend.

Over het tracé van lijn 9 werd al heel wat overleg gepleegd, maar over de verlenging is er verrassend genoeg minder bekend. De tram zou echter door woonwijken rijden, wat ook ingrijpende gevolgen zou hebben voor infrastructuur en collectieve voorzieningen.

Ik denk bijvoorbeeld aan het stadion 'Kleine Heizel', aan een crèche en basisschool van de stad Brussel en aan het Heizelstadion zelf. Er moet ook rekening worden gehouden met de veiligheidsperimeter die van kracht is bij de organisatie van internationale evenementen.

Kunt u het tracé van de verlenging van tram 9 toelichten? Werd de impact op de collectieve voorzieningen en omliggende wijken bestudeerd? Zo ja, wat waren de conclusies van deze analyse? Kunnen er tijdens en na de werken in die zone nog sport- en schoolactiviteiten plaatsvinden?

Je vous cite : "Le trajet du tram 9, pour lequel les travaux ont commencé, doit s'étendre de Simonis au Heysel. Entre-temps, le projet Neo s'est développé [...] et par conséquent la demande de mobilité. À ce dossier sont venus s'ajouter le stade de football et la volonté du gouvernement bruxellois de développer le parking C en Park and Ride (P+R) pour abriter au minimum 3.000 places. Cela signifie que l'on doit connecter ce parking au réseau ferroviaire bruxellois, soit le métro, soit le tram. Le Réseau Brabant est une autre pièce de ce puzzle qui s'est complexifié à la suite de la décision du gouvernement flamand et de De Lijn de faire passer la ligne de tram par le parking C".

Vous nous indiquiez aussi que le gouvernement avait assemblé toutes les pièces de ce fameux puzzle et avait décidé de connecter le stade, et surtout le parking de dissuasion (Park and Ride ou P+R), au réseau de tram. Le trajet de la ligne 3 allait ainsi être prolongé jusqu'au plateau du Heysel où serait construit un dépôt de trams. La ligne de tram 9 desservirait également le plateau, comme le feraient bientôt, nous disiez-vous, dans le cadre du Réseau Brabant, le tram venant de Willebroek et le "ringtram".

Deux options existaient pour connecter la ligne 9 au Heysel : via la chaussée Romaine, ou via les quartiers habités. Vous indiquiez que c'était cette deuxième option qui avait été choisie, car elle montrait plus d'avantages, notamment celui de traverser des quartiers plus habités. Dont acte.

C'est sur la mise en œuvre de cette option-là que je souhaiterais vous interroger. D'après mes informations, qui commencent à dater, la STIB envisage un démarrage des travaux de prolongation de la ligne 9 au printemps de cette année. Un tracé précis a donc dû être défini et doit être prochainement soumis à l'enquête publique.

Les plans auraient été déposés à la Ville de Bruxelles. Alors que le tracé en amont de la ligne 9 avait fait l'objet de nombreuses concertations, notamment publiques, son prolongement reçoit curieusement beaucoup moins de publicité. Pourtant, dans cette zone résidentielle, mais aussi d'équipements collectifs, de nombreuses infrastructures sont potentiellement concernées et susceptibles d'être touchées par ce tracé.

Je pense notamment au "Petit Heysel" - ce stade

situé à l'angle de l'avenue Houba de Strooper et de l'avenue Impératrice Charlotte, qui accueille une série de compétitions. Je pense aussi à une crèche et une école maternelle de la Ville de Bruxelles, ou au stade du Heysel lui-même et à son périmètre de sécurité, nécessaire à l'organisation d'événements internationaux.

Pouvez-vous détailler le tracé envisagé pour le prolongement de la ligne de tram 9 ? Son impact sur les équipements collectifs et les quartiers environnants a-t-il été étudié ? Dans l'affirmative, quelles sont les conclusions de cette analyse, notamment quant à la possibilité de maintenir les activités sportives, scolaires et événementielles dans cette zone, pendant et après les travaux ?

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- Deze interpellatie over de parking roept ook vragen op over de mobiliteit op de Heizel. Er is zowel een openbaar onderzoek aan de gang over het stadion als over het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP), dat de mobiliteit op de Heizel bepaalt.

Zijn de mobiliteitsvoorstellen in de plannen voor het nieuwe stadion en de parking aangepast na de eerste onderhandelingsronde met de Vlaamse overheid?

De heer Mampaka Mankamba lijkt mijn cijfers met betrekking tot de parking te betwisten, hoewel ze zeer actueel zijn. De kostprijs ligt lager dan de 40 miljoen euro waarover hij het heeft. Volgens mijn bronnen zou de bijdrage van Brussel-Stad en het Brussels Gewest 38 miljoen euro bedragen. Ook de uitbating van de parking door parking.brussels zal geld kosten.

Hoe zullen die verschillende projecten op elkaar worden afgestemd? De overstapparking is noodzakelijk voor Brussel en zal met een tweede parking in diezelfde zone worden aangevuld. Hoe zal de uitbating van de parking door parking.brussels worden georganiseerd?

Hoe zit het met de mobiliteitskeuzes? Zal de parking onmiddellijk of op termijn met de metro bereikbaar zijn? Komen de voetgangersbrug en de kabelbaan er nog? Hoe zal de overstapparking

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Cette interpellation sur le parking soulève d'autres questions, notamment en ce qui concerne la mobilité sur le plateau du Heysel. La procédure est en cours tant au niveau de l'enquête sur le stade que dans le cadre du Plan régional d'affectation du sol (PRAS), qui définit la mobilité sur le plateau.

Quelles sont les évolutions du projet du stade et du parking en termes de mobilité, à l'issue du premier tour de négociations avec le gouvernement flamand ?

Concernant le parking, M. Mampaka Mankamba a beau dire que mes chiffres diffèrent de ceux des autres, ceux-ci sont pourtant actualisés. Les coûts s'établissent d'ailleurs sous les 40 millions d'euros qu'il annonce. Selon mes sources, la participation de la Ville de Bruxelles et de la Région serait de 38 millions d'euros. L'exploitation du parking par parking.brussels aura aussi un coût pour la société.

Comment ces différents dispositifs s'articulent-ils ? Le parking de dissuasion est nécessaire pour Bruxelles, principalement dans le nord de la Région. Il sera complété par un deuxième parking dans la même zone. Comment l'exploitation du parking via parking.brussels sera-t-elle organisée ?

Qu'en est-il des choix de mobilité ? Comme l'a souligné M. Mampaka Mankamba, s'agit-il de connecter ce parking au métro tout de suite ou à terme ? La passerelle et le téléphérique seront-ils

bereikbaar zijn met het openbaar vervoer?

Naar aanleiding van Neo en het GBP wordt een aantal tramlijnen ontwikkeld. We weten meer bepaald dat er drie tramlijnen gepland zijn in het GBP. Welke lijnen zullen aansluiten op de overstapparking en de fietsparking?

In welke mate zal de overstapparking de mobiliteit in de wijk verbeteren? Het verkeer stroomt de wijk binnen via de Strombeekbrug, de Houba de Strooperlaan en de Keizerin Charlottelaan. De overstapparking is alleen zinvol als ze dat knooppunt ontlast. Ik hoop dat er voor die optie is gekozen. Welke maatregelen zijn er gepland om het knelpunt te ontlasten?

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- In de Noordrand van het Brussels Gewest staan belangrijke ontwikkelingen op stapel, terwijl de mobiliteit er nu al in het honderd loopt. Er is niet alleen het Eurostadion, maar ook Neo, met allerlei functies waaronder een winkelcentrum, Uplace, Dockx en misschien een megagevangenis in Haren. Aangezien er almaar projecten bij komen, is het belangrijk dat de Brusselse regering en u in het bijzonder ervoor zorgen dat de Noordrand bereikbaar blijft.

Op welke manier bent u betrokken bij de mobiliteitsoplossingen voor het Eurostadion? Het is weliswaar de Vlaamse administratie die formeel haar goedkeuring moet geven, maar het is een Brussels project, dat door minister Vanhengel sterk wordt getrokken. Als het met de mobiliteit fout loopt, zal Brussel daar de gevolgen van moeten dragen.

In het milieueffectrapport (MER) stonden een aantal opmerkelijke zaken, bijvoorbeeld dat de verkeersdoorstroming op de Ring, na de bouw van

maintenus? Quelle sera la connectivité entre le parking de dissuasion et les transports en commun?

Dans le cadre du projet Neo et du PRAS, un ensemble de lignes de tram est développé. Nous savons que trois lignes de tram sont prévues dans le PRAS. Quelles sont les lignes qui interagiront - et de quelle manière - avec le parking de dissuasion, et avec les emplacements pour vélos prévus dans un autre volet?

Ce qui m'intéresse surtout, c'est de savoir dans quelle mesure le parking de dissuasion va améliorer la mobilité dans le quartier. L'entrée de la circulation dans le quartier se fait par le pont de Strombeek et par le nœud de circulation que représentent l'avenue Houba de Strooper et l'avenue Impératrice Charlotte. Or, le parking de dissuasion n'a de sens que s'il permet de désengorger le nœud de mobilité présent à cet endroit et c'est donc sur ce point que nous devons axer les solutions. J'aimerais m'assurer que c'est bien cette option-là qui a été retenue. Quelles sont les modalités de ce désengorgement?

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Des projets d'envergure sont en gestation en périphérie nord de Bruxelles (Eurostadion, Neo, Uplace...) alors que ce côté de la ville connaît déjà d'importants problèmes de mobilité. C'est pourquoi il importe que le gouvernement bruxellois et vous-même soyez attentifs à maintenir l'accessibilité de cette zone.*

Comment êtes-vous associé aux solutions de mobilité pour l'Eurostadion? Même si, formellement, c'est l'administration flamande qui doit donner son feu vert, il s'agit d'un projet bruxellois, porté par le ministre Vanhengel, dont Bruxelles subira les répercussions en termes de mobilité.

Le rapport d'incidences sur l'environnement (RIE) comporte une série d'éléments saisissants, comme la détérioration de la fluidité du trafic sur le ring après la construction de l'Eurostadion, même si le gouvernement flamand concrétise ses projets d'élargissement du ring.

het Eurostadion, beduidend slechter zou verlopen. Zelfs met een verbrede Ring zou de verkeerssituatie, die nu al zo erg is dat de Vlaamse regering van plan is om er miljarden in te investeren, chaotischer zijn dan vandaag.

Het MER werd niettemin goedgekeurd. Het hield dan nog geen rekening met de verbredingswerken die op de Ring zullen plaatsvinden tussen 2019 en 2023. Dat is ook in de periode waarin Euro 2020 wordt georganiseerd en het stadion goed bereikbaar moet zijn. Die kwestie werd gewoon afgedaan als geen probleem, omdat de Ring ter hoogte van het Eurostadion al is verbreed. Dat klopt, maar de verkeersknooppunten zijn er nog niet aangepast en verderop wordt er in beide richtingen gewerkt, met alle verkeersgevolgen van dien.

De studie heeft dat probleem onder de mat geveegd en stelt nu al dat de situatie significant slechter zal zijn dan vandaag en dat dit vooral te maken heeft met de zijdelingse ontwikkelingen, zoals de innovatiecampus, die dagelijks 4.400 werknemers op de been zou brengen. Het milieueffectrapport schetst dus een heel somber beeld van de mobiliteit in de Noordrand, ook al zouden de aangekondigde mega-infrastructuren er komen zoals de Vlaamse overheid het wenst.

Hoe gaat u daar als minister van Mobiliteit mee om? Was u op de hoogte van het probleem? Welke oplossingen hebt u laten onderzoeken door uw administratie? Wat is er uiteindelijk afgesproken? Hebt u de garantie gekregen dat de problemen die in het milieueffectrapport geschetst worden, ook aangepakt zullen worden?

Hoe bent u van plan om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken? Op dat vlak sluiten mijn vragen aan bij die van de heer Mampaka. Hoe zal de overstap van de bezoekers van het Eurostadion en de overstapparking verlopen? Minister Vanhengel sprak eerder over een ideale afkoelperiode. Om te voet van de metro naar parking C te gaan, moet je immers vijftien minuten wandelen. Bent u het eens met de visie van de heer Vanhengel dat de mensen zo kunnen afkoelen, ook de pendelaars, of zult u de overstap verbeteren?

Er is een vierpartijenovereenkomst over de bouw van de parking. Het gewest zal daar 40 miljoen euro voor vrijmaken. Die overeenkomst werd ondertekend door minister Vanhengel. Ik mocht

Le RIE a toutefois été approuvé, alors qu'il ne tient pas compte des travaux d'élargissement du ring dans les deux sens de circulation, entre 2019 et 2023, soit en plein Euro 2020.

L'étude fait l'impasse sur ce problème, alors même qu'elle estime que les développements latéraux, tel le campus d'innovation, auront un impact négatif significatif.

Comment abordez-vous ce dossier en votre qualité de ministre de la Mobilité ? Quelles sont les solutions examinées par votre administration ? Avez-vous obtenu la garantie que les problèmes dépeints par le RIE seront également traités ?

Comment comptez-vous renforcer l'attractivité des transports en commun ? Comment s'effectuera le transfert des visiteurs de l'Eurostadium depuis le parking de dissuasion ? Considérez-vous, comme M. Vanhengel, que cette marche de quinze minutes du métro jusqu'au Parking C fera office de promenade rafraîchissante ?

Un accord quadripartite a été signé pour la construction du parking, pour lequel la Région libérera un montant de 40 millions d'euros. Avez-vous pu consulter cet accord ? Êtes-vous impliqué dans ces décisions ?

M. Vanhengel prétend en tout cas que ce montant sera amorti en trois ans. Néanmoins, il ne faut pas que l'utilisation de ce parking soit trop coûteuse, au risque de dissuader les navetteurs.

Quels seront les tarifs pratiqués pour ce parking ? Comment le rendrez-vous attractif ? Est-il exact qu'il sera rentabilisé à court terme ?

die overeenkomst niet inkijken. Hebt u de overeenkomst gezien? Was u betrokken bij de afspraken die erin gemaakt zijn?

De heer Vanhengel maakt zich in ieder geval sterk dat er met die parking al na drie jaar geld terugverdiend zal worden. Dat lijkt mij onbegrijpelijk, want een overstapparking mag in elk geval niet te duur zijn om pendelaars te overtuigen daar over te stappen.

Hoeveel zal die parking kosten voor pendelaars? Hoe zal de parking aantrekkelijk gemaakt worden? Klopt het dat die op zo'n korte termijn rendabel zal zijn?

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het is goed om ook de tramlijnen van het Brabantnet bij het debat te betrekken, omdat die een belangrijke rol spelen in het dossier van de mobiliteit rond het Heizelplateau en bij uitbreiding heel het noorden van Brussel.

Is er al een definitief traject voor lijn 3? In welke mate is de uitbouw van de multimodale hub rond de Heizel verweven met de bouw van het Eurostadion? Als er alsnog geen stadion komt, wat zijn dan de gevolgen daarvan voor de tramlijnen 3 en 9?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Projectontwikkelaar Ghelamco stuurde het milieu-effectenrapport op 9 augustus 2016 naar het departement Leefmilieu Natuur en Energie van de Vlaamse overheid. Op 6 oktober trok Ghelamco het dossier terug om het te vervolledigen. Op 18 oktober ontving de Vlaamse administratie het definitieve effectenrapport.*

De voorbije maanden heeft er informeel overleg plaatsgehad over het rapport tussen de adviesinstanties, de experts en de dienst voor milieueffectenrapporten. Het door Ghelamco geselecteerde studie bureau heeft enkel een reeks verduidelijkingen en nuances aan het definitief rapport aangebracht, voornamelijk op het gebied van mobiliteit. Het rapport werd dus niet inhoudelijk gewijzigd.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Il serait bon d'inclure les lignes de tram du Réseau Brabant dans le débat, car elles jouent un rôle important dans le dossier de la mobilité autour du plateau du Heysel et, par extension, dans tout le nord de Bruxelles.*

Un trajet définitif a-t-il été fixé pour la ligne 3 ? Dans quelle mesure le développement du pôle multimodal au Heysel se confond-il avec la construction de l'Eurostadion ? En cas d'abandon du projet de stade, qu'advient-il des lignes de tram 3 et 9 ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Dans ma réponse, je me focaliserai sur le métro et le tram.

Le maître d'ouvrage Ghelamco a envoyé le rapport d'incidences au service des rapports d'incidences du département Leefmilieu, Natuur en Energie de l'autorité flamande le 9 août 2016. Le 6 octobre, Ghelamco a retiré le dossier pour le compléter. Le 18 octobre, le service flamand des rapports d'incidences a reçu le rapport d'incidences définitif.

Durant ces derniers mois, des concertations informelles ont eu lieu entre les instances consultatives, les experts et le service des rapports d'incidences sur le contenu de ce rapport. Les experts du bureau d'études engagé par Ghelamco ont apporté une série de clarifications et de nuances dans le rapport d'incidences définitif, surtout sur le

In de aankondiging van het effectenrapport over het Eurostadion was sprake van een ondergrondse parking met 10.000 plaatsen en van een bijkomende parking met maximum 1.500 tot 2.000 plaatsen in het multifunctionele complex.

In het definitieve effectenrapport is er sprake van een ondergrondse parking met 10.000 plaatsen en een parking met 1.000 plaatsen onder het multifunctionele complex. Volgens mij is het aantal parkeerplaatsen dus niet verhoogd.

Aan de financiering van de parking verandert niets. Voor dat punt verwijst ik naar het antwoord van minister Vanhengel.

De regering heeft beslist om de tramlijnen 3, 7 en 9 te verlengen en met elkaar te verbinden om de Heizel toegankelijker te maken en een verbinding met het Brabantnet mogelijk te maken.

De verlenging van metrolijn 6 wordt enkel vermeld als een maatregel die in de toekomst kan worden overwogen. Tot nu toe is er enkel gevraagd om in de omgeving van het stadion ruimte vrij te houden voor de sporen en een metrostation.

De kabelbaan is geen overheidsproject. De projectbeheerders van Neo hebben de toestemming gekregen om de kabelbaan te realiseren. Wij wachten nu op de resultaten van de haalbaarheidsstudie. De regering is het eens over het principe, maar de bouw en de uitbating zijn volledig ten laste van de projectbeheerders.

De regering zal de komende tien jaar 5,2 miljoen euro investeren in de verlenging van de tramlijnen. Die tramverbindingen komen er dus niet alleen voor het stadion, maar vooral om de Heizel beter te ontsluiten.

Het is altijd de bedoeling geweest dat tramlijn 9, die door Jette rijdt, de Heizel zou bedienen. De werken zouden eerst tot 2022 of 2024 duren, maar gelet op de ontwikkeling van het Neoproject zullen de werken al in 2019 worden voltooid. Dat is een goede zaak voor de inwoners van Jette, die vanaf dan over een verbinding zullen beschikken tussen Simonis, het Koningin Astridplein, het UZ Brussel en de Heizel.

Wij hebben voorts beslist om tram 3, die momenteel stopt aan de Esplanade, te verlengen tot

plan de la mobilité. Il n'y a donc pas eu de modification de fond dans ce rapport.

Dans la notification du rapport d'incidences du projet d'Eurostadium, il est question d'un parking souterrain d'une capacité de 10.000 places, ainsi que d'un espace de parking de maximum 1.500 à 2.000 places dans le complexe multifonctionnel.

Le rapport d'incidences définitif mentionne toujours un parking souterrain de 10.000 places, et 1.000 places sous le complexe multifonctionnel. Il n'a donc pas été question, à ma connaissance, d'une augmentation du nombre de places de parking.

Le financement de ce parking reste inchangé. Sur ce point, je me réfère à la réponse apportée par M. Vanhengel.

Le gouvernement a décidé de prolonger et de relier les lignes de tram 3, 7 et 9, afin de rendre l'esplanade du Heysel plus accessible en vue des développements potentiels et de permettre la jonction prévue au Réseau Brabant de la société de transport De Lijn.

Le prolongement de la ligne de métro 6 est uniquement repris comme piste de réflexion éventuelle. Jusqu'ici, ce qui a simplement été demandé est une réservation d'espace à proximité du stade, pour implanter les voies et une station de métro.

Le projet de téléphérique n'est pas un projet public. Les promoteurs du projet Neo ont reçu l'autorisation de le réaliser, et nous attendons les résultats de leur étude de faisabilité. Le gouvernement est donc d'accord sur le principe, mais la réalisation et l'exploitation du téléphérique devront être assumées par les promoteurs du projet Neo.

Le gouvernement a décidé - dans le cadre des investissements dans les transports en commun, soit 5,2 milliards d'euros dans les dix années à venir - qu'indépendamment de la question du stade, il était important que le plateau du Heysel soit relié au réseau de tram.

La ligne de tram 9, à Jette, a toujours inclus le Heysel comme destination. Dans un premier temps, il était prévu de s'arrêter à l'avenue de l'Arbre

de Heizel, waar ook lijn 7 aankomt. De Heizel zal dus met drie tramlijnen bereikbaar zijn, waarvan twee snelle lijnen, namelijk lijn 3 en lijn 9, die volledig in eigen bedding zal rijden. Er zal een aftakking komen naar het stadion en parking C, maar wij moeten nog beslissen vanaf welke lijn.

Nu moeten we vooral de nodige infrastructuur plannen en de werken versnellen. Dat is voorzien in het meerjareninvesteringsplan voor het openbaar vervoer. Als alles goed gaat, zal tramlijn 9 in 2019 volledig operationeel zijn, waardoor Paleis 12 en de hele Heizel veel beter bereikbaar worden met het openbaar vervoer.

Wij zullen de komst van de tramlijnen bovendien aangrijpen om de openbare ruimte op de Heizel te verbeteren. Ik zal daar straks dieper op ingaan.

(verder in het Nederlands)

Het Brabantnet van De Lijn zal daarop aansluiten. Hoe dat precies zal gebeuren, beslist de Vlaamse regering. Blijkbaar wil zij één tramlijn door een trambus vervangen en moet de aansluiting daarmee gebeuren. Ik zou liever zien dat er daar een tram blijft rijden, maar daarin heeft het Brussels Gewest niets in te brengen.

Hoe zal de toekomstige tramlijn lopen? Tram 3 stopt op de Esplanade.

(verder in het Frans)

Tram 3 zal worden verlengd tot het Koning Boudewijnstadion. Dat project wordt door de MIVB beheerd. De vergunningsaanvraag is ingediend bij de stad Brussel, die het dossier volledig heeft verklaard. Het openbaar onderzoek zal de komende weken van start gaan. Bovendien is er volgende week een informatievergadering voor het publiek. Ik zal er persoonlijk het project komen toelichten.

De verlenging van tramlijn 9 vanaf de Dikke-Beuklaan tot het Koning Boudewijnstadion, via de Jean Palfijnlaan, wordt door Brussel Mobiliteit beheerd. De stedenbouwkundige vergunning is aangevraagd. Het openbaar onderzoek zal begin 2017 plaatsvinden.

Bij het tracé heeft de MIVB uiteraard rekening gehouden met de plannen Neo 1 en Neo 2. De

Ballon où les travaux sont en cours, mais vu le développement du projet Neo, j'ai décidé - avec l'assentiment du gouvernement - d'accélérer les projets de tram initialement prévus pour 2022, voire 2024, et de les achever pour 2019. Je tiens d'ailleurs à remercier les services de la STIB et de Bruxelles Mobilité, qui ont pu élaborer tous ces plans de prolongement dans un délai assez court.

Ce sera très bien pour les habitants de Jette, puisqu'il y aura une liaison entre Simonis, la place du Miroir, l'hôpital et le plateau du Heysel. Nous avons aussi décidé de prolonger la ligne de tram 3, qui s'arrête actuellement à Esplanade, jusqu'au plateau du Heysel, où arrive également la ligne 7. Il y aura donc trois lignes connectées au Heysel, dont deux de haute performance : la ligne 3 et la ligne 9, qui sera complètement en site propre. Par ailleurs, une branche fera la jonction avec le stade et le parking C. Nous avons encore le temps de déterminer à partir de quelle ligne cette jonction s'effectuera.

Ce qui est important maintenant, c'est de prévoir l'infrastructure et d'accélérer les travaux. C'est prévu dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI) du transport en commun. Si tout va bien, cette ligne de tram sera complètement opérationnelle en 2019. Le Palais 12 sera alors beaucoup mieux connecté à tous les transports, de même que tout le plateau.

Nous allons profiter de l'arrivée des lignes de tram pour améliorer considérablement l'espace public sur le plateau du Heysel, notamment en y plantant des arbres. J'y reviendrai plus en détail tout à l'heure.

(poursuivant en néerlandais)

Ces développements tiennent compte de la jonction au Réseau Brabant, selon les modalités fixées par le gouvernement flamand.

Le terminus actuel du tram 3 est Esplanade.

(poursuivant en français)

La ligne de tram 3 sera prolongée jusqu'à la station Roi Baudouin. Ce projet est piloté par la STIB. La demande de permis de connexion de cette ligne de l'arrêt Esplanade à l'arrêt Roi Baudouin a été introduite auprès de la Ville de Bruxelles, qui a

tramlijn zal geen impact hebben op de crèche en de scholen. Integendeel, de scholen zullen beter door de tram worden bediend, vooral in de Magnoliaaan.

Voor de nieuwe tramlijn moet wel een gebouw naast het bestaande stadion worden afgebroken, maar dat zou sowieso worden gesloopt voor het Neoproject. Dankzij die nieuwe tramverbinding zullen er meer evenementen kunnen worden georganiseerd in het Koning Boudewijnstadion en op de Kleine Heizel.

Er moeten grote werken worden uitgevoerd, maar dankzij de tramlijn zal het Heizelplateau vanaf 2019 beter bereikbaar zijn, zal er eindelijk een rechtstreekse verbinding komen tussen het stadscentrum en het Atomium, en zal de overstapparking met het tramnet verbonden zijn.

De MIVB en Brussel Mobiliteit zullen samenwerken om de werken zo snel mogelijk uit te voeren en de hinder zo veel mogelijk te beperken. Het is de bedoeling dat de evenementen kunnen blijven doorgaan tijdens de werken.

Het project omvat naast de nieuwe tramlijn ook een verbetering van de openbare ruimte, met meer groen en bomen en meer plaats voor de fietsers.

De bevolking is uitgenodigd op een informatievergadering die volgende week zal plaatsvinden. Ik had het project graag vandaag aan u voorgesteld, maar de presentatie was nog niet klaar. Wij zouden die presentatie binnen twee weken kunnen houden als u dat wenst.

déclaré le dossier complet.

L'enquête publique aura lieu dans les prochaines semaines. Une réunion d'information à destination de la population sera également organisée la semaine prochaine, durant laquelle je me chargerai personnellement d'expliquer le projet.

La prolongation de la ligne de tram 9 depuis l'avenue de l'Arbre Ballon jusqu'à la station Roi Baudouin en passant par l'avenue Jean Palfyn est un projet porté par Bruxelles Mobilité. La concernant, la demande de permis d'urbanisme a été déposée auprès de la commune de Jette et de la Ville de Bruxelles, et l'enquête publique devrait avoir lieu début 2017. La date précise n'est pas encore fixée.

À propos de l'impact du tracé, le projet de la STIB Esplanade-Roi Baudouin intègre évidemment les plans de Neo 1 et Neo 2. L'implantation d'un tram n'aura aucun impact sur la crèche et les écoles, contrairement à ce que certains prétendent. Au contraire, les écoles disposeront d'une meilleure accessibilité en tram, en particulier celles qui se situent sur l'avenue des Magnolias.

Par contre, le projet nécessite la démolition d'un bâtiment attenant au stade du "Petit Heysel", qui devait de toute façon être démolit dans le cadre du projet Neo. Le projet d'implantation du tram permettra la tenue d'événements dans le stade Roi Baudouin et au "Petit Heysel". Je tiens à vous rassurer à cet égard.

Il s'agira évidemment d'un chantier important, qui nous permettra d'offrir dès 2019 une liaison entre les quartiers, une augmentation considérable de l'accessibilité en transports en commun du plateau du Heysel, une liaison directe - souhaitée depuis très longtemps - entre le centre-ville et l'Atomium, et la connexion du parking Park and Ride au réseau de tram.

Le chantier aura un impact limité dans le temps. La STIB et Bruxelles Mobilité vont travailler ensemble pour l'organiser de façon à en minimiser les conséquences. L'idée est que les événements puissent continuer à se tenir durant la période de chantier.

Je le répète, la population est invitée à une séance d'information la semaine prochaine. J'y expliquerai

De voorzitter.- De heer Mampaka Mankamba heeft het woord.

De heer Bertin Mampaka Mankamba (cdH) *(in het Frans).*- *U zegt dat de kabelbaan een project is van Ghelamco?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Nee, het is een project van Neo.*

De heer Bertin Mampaka Mankamba (cdH) *(in het Frans).*- *Ik begrijp de opzet van de kabelbaan niet goed.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wij wachten op de haalbaarheidsstudie.*

De heer Bertin Mampaka Mankamba (cdH) *(in het Frans).*- *De overheid betaalt dus niet? Enkel Neo betaalt?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Alles zal van de haalbaarheidsstudie afhangen.*

De heer Bertin Mampaka Mankamba (cdH) *(in het Frans).*- *U hebt het enkel over de lijnen 3, 7 en 9 en niet over de lijnen 51 en 93, die volgens verschillende scenario's ook zouden worden verlengd...*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Enkel de drie lijnen die ik heb vernoemd zijn bij het project betrokken.*

les plans plus en détail, mais je suis toujours prêt à vous présenter le projet de tram avec tous les tracés et les plans, ici, en commission. Tout le monde pourra ainsi bien comprendre sa mise en œuvre.

Ce projet englobe une nouvelle ligne de tram, mais entraîne aussi une amélioration considérable de l'espace public, avec notamment plus de verdure et d'arbres, et comprend un réaménagement complet laissant la place aux cyclistes.

J'aurais voulu vous présenter le projet aujourd'hui, mais la présentation n'était pas encore prête. Nous pourrions l'organiser d'ici deux semaines, si vous le souhaitez.

M. le président.- La parole est à M. Mampaka Mankamba.

M. Bertin Mampaka Mankamba (cdH).- Je vous remercie pour votre réponse complète et détaillée, qui laisse augurer un grand chantier. Concernant le téléphérique, vous dites qu'il s'agit d'un projet de Ghelamco.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, c'est un projet de Neo.

M. Bertin Mampaka Mankamba (cdH).- Je n'ai pas bien compris le montage lié à ce périphérique.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous en attendons l'étude de faisabilité.

M. Bertin Mampaka Mankamba (cdH).- Ce ne sont donc pas les pouvoirs publics qui paieront, mais uniquement Neo.

M. Pascal Smet, ministre.- Tout dépendra de l'étude de faisabilité. Je pense qu'elle est prête, mais je ne l'ai pas encore reçue.

M. Bertin Mampaka Mankamba (cdH).- Vous parlez uniquement des lignes 3, 7 et 9 et ne faites pas allusion aux lignes 51 et 93, dont la prolongation avait pourtant été évoquée dans différents scénarios et projets...

M. Pascal Smet, ministre.- En effet, seules ces trois lignes sont concernées.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Kunt u ons het precieze tracé uit de doeken doen of ons de documenten overmaken die volgende week aan het overlegcomité worden overgemaakt? Als u zegt dat een klein gebouw zal worden gesloopt rondom de Kleine Heizel, dan denk ik aan de tribune.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Tram 9 rijdt langs de Dikke-Beuklaan.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Ik heb het niet over die kant... Maar goed, we zien het volgende week wel.*

Waar zal de aansluiting met het Brabantnet gebeuren?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Aan Parking C.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Goed.*

Er zullen drie tramlijnen samenkomen aan het Heizelstadion. Ik kan me de verkeersdrukte al voorstellen. Nu de ruimte van Bruparck vrij is, zou daar een rangeerstation kunnen worden gebouwd. Hoe zullen de drie tramlijnen en het eindstation op het plateau worden georganiseerd?

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- U hebt een aantal vragen niet beantwoord. In het MER staat letterlijk dat de doorstroming in de toekomst slechter zal zijn dan vandaag. Was u betrokken bij het uitwerken van mobiliteitsoplossingen? Het lijkt me essentieel dat u ons meedeelt hoe u daaraan iets gaat doen. Ik neem aan dat ik er u niet moet van overtuigen dat de mobiliteit op de Ring nu al slecht is. Als in het rapport staat dat die nog zal verslechteren, is er een probleem. Niemand weet

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Pourriez-vous nous exposer les tracés précis ou nous transmettre les documents présentés à la commission de concertation de la semaine prochaine ? Je vous fais confiance, mais quand vous évoquez un petit bâtiment qui devait être démolé dans le cadre du projet Neo autour du "petit Heysel", je ne vois que la tribune.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est par l'avenue de l'Arbre Ballon que passera la ligne de tram 9.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Ce n'est pas de ce côté-là que je vous parle... Nous verrons donc ça la semaine prochaine.

Quoi qu'il en soit, il persiste encore deux zones d'ombre. D'abord, où la connexion avec le Réseau Brabant se fera-t-elle ?

M. Pascal Smet, ministre.- Au Parking C.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- D'accord.

Ensuite, trois lignes de tram convergeront au stade du Heysel. J'imagine déjà les problèmes de congestion que cela créera. Mais l'espace de Bruparck étant désormais libéré, une gare de triage pourra y être créée. Comment s'organiseront, sur le plateau, au sein du projet Neo, le passage des trois lignes de tram et le terminus d'au moins deux d'entre elles ?

Je vous remercie déjà pour les réponses d'aujourd'hui, mais j'attends d'y voir encore plus clair dans quinze jours.

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais)*.- *Vous n'avez pas répondu à certaines questions. Avez-vous été associé à l'élaboration des solutions de mobilité ? Que proposez-vous, en tant que ministre de la Mobilité, pour faire face à la détérioration annoncée de la mobilité sur le ring de Bruxelles ?*

M. Vanhengel a laissé entendre que le parking serait rentable en trois ans, mais n'a rien révélé

duidelijk hoe dit aangepakt zal worden. Welke oplossing stelt u voor als minister van Mobiliteit?

Hetzelfde geldt voor het prijzenbeleid bij de parking. U zegt dat u ervan uitgaat dat minister Vanhengel een antwoord heeft gegeven. Ik heb u net gezegd dat hij dat niet heeft gedaan. Hij laat uitschijnen dat de parking op drie jaar tijd rendabel kan zijn, zonder te zeggen welke tarieven er gevraagd zullen worden. Die tarieven zijn echter uw bevoegdheid. Hoe zult u die aantrekkelijk maken? Wat zult u doen met de overstaptijden?

De heer Pascal Smet, minister.- Die beslissing is genomen door de vorige regering, waarvan uw partij deel uitmaakte. Ik ga ervan uit dat ze met kennis van zaken is genomen. U beschikt dus over alle informatie. Ik kan me moeilijk inbeelden dat uw partij akkoord is gegaan met een beslissing zonder de consequenties ervan te kennen.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Dat is helemaal niet juist. Er zijn talloze oplossingen mogelijk op het vlak van mobiliteit. Daarover heeft de vorige regering geen beslissing genomen. Er is nu een mobiliteitsstudie die stelt dat de oplossing die nu op tafel ligt, zal leiden tot een slechtere situatie. Dat is uw verantwoordelijkheid. Het is geen oplossing op die op anderen af te schuiven. U moet uw verantwoordelijkheid nemen.

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).- *Worden enkel de drie tramlijnen bestudeerd of de volledige mobiliteit op het Heizelplateau?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Enkel de tramlijnen.*

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).- *Dan zal ik enkele bijkomende vragen indienen in verband met andere aspecten van de mobiliteit.*

- *Het incident is gesloten.*

des tarifs qui seraient pratiqués. Comment allez-vous garantir des tarifs attractifs ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Cette décision a été prise par le gouvernement précédent, dont votre groupe faisait partie. Je suppose qu'elle l'a été en connaissance de cause. Vous êtes donc en possession de tous les éléments.*

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *C'est inexact. Le gouvernement précédent ne s'est pas prononcé sur la question de la mobilité. L'étude de mobilité prévoit une dégradation de la situation. Cette responsabilité vous incombe à présent et vous ne pouvez pas la rejeter sur d'autres.*

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Je remercie le ministre pour ses réponses et pour sa proposition de venir présenter le projet de mobilité.

Pour m'assurer que nous nous sommes bien compris sur le champ de l'étude que vous allez présenter, parlons-nous uniquement des trois lignes de tram qui sont à l'étude ou bien de l'ensemble de la mobilité sur le plateau du Heysel ?

M. Pascal Smet, ministre.- Uniquement des lignes de tram.

M. Fabian Maingain (DéFI).- J'introduirai dès lors des questions complémentaires sur les autres thèmes ayant trait à la mobilité.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MICHÈLE CARTHÉ

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

betreffende "de werking van het parkeeragentschap parking.brussels".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag door de heer Jamal Ikazban voorgelezen.

De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan moet het parkeerbeleid in de negentien Brusselse gemeenten harmoniseren en vereenvoudigen. De uitvoering blijkt echter wat moeilijk te verlopen.*

Verloopt het overleg over de afbakening van de zones met de gemeenten gunstig? In sommige gemeenten zouden er verschillen bestaan tussen de zones overeengekomen met de gemeenten en diegene toegepast door parking.brussels.

De prijs van de eerste bewonerskaart zou ook verschillen tussen de buurgemeenten Jette en Ganshoren. In hoeverre is het gewest betrokken bij het vaststellen van de prijzen van de verschillende parkeerkaarten?

Ook de virtuele parkeerkaart zou problemen veroorzaken. Mensen krijgen boetes terwijl ze een schriftelijke bevestiging van de registratie van hun virtuele parkeerkaart kunnen voorleggen.

Kunt u ons meer uitleg geven over de werking en de verantwoordelijkheid van parking.brussels en over het beschikbare personeelskader?

QUESTION ORALE

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

QUESTION ORALE DE MME MICHÈLE CARTHÉ

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

concernant "le fonctionnement de l'agence de stationnement parking.brussels".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est lue par M. Ikazban.

La parole est à M. Ikazban.

M. Jamal Ikazban (PS).- Le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) a pour mission d'harmoniser et de simplifier la gestion du stationnement dans les dix-neuf communes de la Région bruxelloises, ceci en collaboration avec les communes. La mise en application de cette gestion semble connaître quelques difficultés.

En ce qui concerne la délimitation des zones, la concertation avec les communes est-elle positive ? Il semblerait que, dans certaines communes, des divergences existeraient entre les zones et secteurs convenus avec les communes et ceux appliqués par parking.brussels.

En ce qui concerne les cartes de stationnement, il y aurait également des divergences entre communes voisines, notamment Jette et Ganshoren, quant au prix de la première carte de riverain. Quelle est l'implication de la Région quant à la détermination du prix des diverses cartes de stationnement ?

Il semblerait en outre que la mise en application de la carte virtuelle de stationnement soit problématique. Par exemple, des riverains se plaignent de recevoir des amendes, alors qu'ils ont

Hoe verloopt de evaluatie van de coördinatie met de gemeenten en de permanenties van parking.brussels?

Hoever staat de toepassing van het virtuele kaartsysteem?

Hoever staat het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ten eerste moet er een onderscheid worden gemaakt tussen zones en sectoren. De (rode, groene, oranje) zones werden vastgesteld door het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan en geven - op enkele uitzonderingen na - zelden aanleiding tot geschillen tussen gemeenten en gewest. Voor de sectoren (waarbinnen vrijstellingen geldig zijn) heeft parking.brussels een nieuwe indeling voorgesteld waarmee bewoners over de gemeentegrenzen heen kunnen parkeren in het kader van de wijziging van de ordonnantie en de parkeerbesluiten.*

De nieuwe parkeerbesluiten zijn duidelijk. We kiezen voor sectoren van 150 ha, op maat van de inwoners en op basis van zogenaamde deelsectoren. De gemeenten stellen zelf een plan op van de deelsectoren en laten dat goedkeuren. Dat gebeurt met de hulp van parking.brussels, maar de gemeenten beslissen over de indeling, rekening houdend met de buurgemeenten. De gemeente mag daar ook van afwijken en kiezen voor vaste parkeersectoren van 150 ha.

Het nieuwe parkeerbesluit legt voor de meeste vrijstellingen minima op. Eind vorig jaar hebben alle burgemeesters van mij een brief met de wijzigingen ontvangen. Op mijn kabinet vond ook een informatievergadering plaats met alle betrokken gemeentediensten.

la preuve écrite de parking.brussels de la confirmation de l'enregistrement de leur carte virtuelle de stationnement.

Vu ces circonstances, pourriez-vous nous préciser le fonctionnement et la responsabilité de parking.brussels, ainsi que le cadre du personnel disponible au sein de l'agence pour répondre efficacement à ses missions ?

Qu'en est-il de l'évaluation de la coordination avec les communes et des permanences de parking.brussels auprès de celles-ci ?

Quel est l'état d'avancement de la mise en application du système de carte virtuelle ?

Quel est l'état d'avancement du PRPS ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il convient d'abord de faire la différence entre les zones et les secteurs. Les zones (rouge, verte, orange) ont été fixées par le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) et ne font guère l'objet, hormis quelques rares exceptions, de litiges entre les communes et la Région. En ce qui concerne les secteurs (périmètre de validité géographique des cartes de dérogation), parking.brussels a proposé un nouveau maillage permettant aux riverains de stationner au-delà des limites géographiques communales (effet de bord) dans le cadre de la modification de l'ordonnance et des arrêtés de stationnement.

Les nouveaux arrêtés de stationnement sont clairs. La préférence est donnée à un système avec des secteurs de stationnement de 150 hectares à la mesure des habitants, et donc sur la base de ce que l'on appelle les "mailles de stationnement". Ce sont également les communes elles-mêmes qui établissent un plan des mailles de stationnement et le font approuver. Ceci a lieu avec l'aide de parking.brussels, mais les communes déterminent la subdivision compte tenu des communes avoisinantes. La commune peut toutefois y déroger et opter pour des secteurs de stationnement fixes de 150 hectares.

Le nouvel arrêté de stationnement utilise effectivement des minima pour la carte de dérogation délivrée aux riverains. Pour la plupart des cartes de dérogation, la Région impose des

Eind september 2016 werkten er 100 personeelsleden bij parking.brussels, waarvan meer dan de helft stewards die in de vier gemeenten werken waar parking.brussels het parkeerbeleid beheert. Het agentschap is ook bevoegd voor de gewestelijke kaarten en de uniformisering van de gebruikte software voor het parkeerbeheer. In die vier gemeenten heeft parking.brussels paritaire begeleidingscomités samengesteld, die regelmatig bijeenkomen. De virtuele kaart is er de norm.

In Ganshoren waren er aanvankelijk wat problemen aan de grens met Jette, die te wijten waren aan een slechte uitwisseling van gegevens (verschillende software) tussen de administraties. We praten momenteel met de gemeente Jette om zo'n problemen in de toekomst te vermijden.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Gebeurt de coördinatie van de informatie via de gemeenten?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Zowel de gemeenten als het gewest coördineren de informatie, maar de gemeenten stellen de gemeentelijke parkeerplannen op. De gemeenten moeten niet beweren dat het gewest de maatregelen neemt.*

- Het incident is gesloten.

minima. À la fin de l'année dernière, tous les bourgmestres ont reçu un courrier de ma part reprenant toutes les modifications, et une réunion d'information a été organisée à mon cabinet avec tous les services communaux concernés.

À la fin du mois de septembre 2016, les effectifs de parking.brussels s'élevaient à 100 personnes exactement, dont plus de la moitié étaient des stewards travaillant dans les quatre communes dont parking.brussels gère le stationnement. Parmi ses nombreuses missions, l'agence est également compétente pour la mise en place des cartes régionales. Elle travaille en outre à l'uniformisation des logiciels utilisés par les différentes communes bruxelloises dans la gestion du stationnement.

L'agence parking.brussels a mis en place, dans toutes les communes où elle gère le stationnement, des comités d'accompagnement paritaires, qui se réunissent régulièrement. Dans toutes les communes que l'agence gère, la carte virtuelle est la norme.

Dans le cas précis de Ganshoren, nous avons, dans un premier temps, connu effectivement quelques problèmes dans les zones limitrophes (Jette et Ganshoren) dus à un mauvais partage des données (logiciels différents utilisés) entre administrations. Un travail de sensibilisation est en cours auprès de la commune de Jette, afin d'éviter à nouveau de tels problèmes.

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Je vous remercie pour vos réponses. J'aimerais juste une petite précision complémentaire. La coordination de l'information auprès des habitants passe-t-elle par les communes ?

M. Pascal Smet, ministre.- Elle passe par les communes et par la Région, mais il appartient aux communes d'élaborer les plans communaux de stationnement. Il est aussi important que les communes arrêtent de prétendre, comme je l'entends souvent, que les mesures sont prises par la Région !

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Van Achter.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
CIELTJE VAN ACHTER**

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

betreffende "de evaluatie van het
fietsbeleid".

De voorzitter.- 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 DE HEER
PAUL DELVA**

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

betreffende "de studie van Brussel
Mobiliteit voor het verkeer en het parkeren
van toeristische autocars en internationale
autobussen in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Van Achter.

**INTERPELLATION DE MME CIELTJE VAN
ACHER**

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

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

M. le président.- 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 M. PAUL DELVA

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

concernant "l'étude de Bruxelles Mobilité
sur la circulation et le stationnement des
autocars de tourisme et des autobus
internationaux en Région bruxelloise".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Reizen per autocar zit al een tijd in de lift. Brussel is met 560 aankomsten en vertrekken per week een kruispunt voor internationale busreizen. Net voor het zomerreces spraken we over een studie van Brussel Mobiliteit over die autocars.

Die studie zou begin oktober 2016 klaar zijn. Het begeleidingscomité zou de studieresultaten behandelen en goedkeuren en voorstellen voorleggen aan de regering, zodat die de financiering zou kunnen bekijken.

De studie van Brussel Mobiliteit moest:

- de huidige stand van zaken onderzoeken inzake de verkeersstromen en de parkeerbehoeften van de toeristische autocars en internationale autobussen;
- een beeld schetsen van de verwachte stromen en van de parkeerbehoeften tegen 2025;
- een voorstel doen voor een parkeeractieplan voor het hele gewest;
- begeleidingsmaatregelen voorstellen op het vlak van signalisatie en parkeergeleiding;
- een voorstel doen, op basis van een benchmarking met twee andere steden, van een geschikte tarifiering, van het parkeertype en van het autocar- en autobustype.

Het aantal autocars zou kunnen blijven stijgen de komende jaren, maar dat is niet noodzakelijk een slechte zaak. Busvervoer is op vele vlakken efficiënter dan autovervoer om heel wat mensen te vervoeren, maar de stadsinfrastructuur moet dat kunnen opvangen.

De bussen moeten vlot de stad in en uit kunnen rijden, er moeten voldoende parkeerplaatsen zijn, de reizigers moeten vlot kunnen overstappen op andere vervoersmodi, reizigers moeten in een busterminal over basisfaciliteiten kunnen beschikken enzovoort.

Als we de bussen goed willen ontvangen, heeft dat consequenties voor de manier waarop wij de stad inrichten.

Welke resultaten leverde de studie van Brussel Mobiliteit op? Wat zijn de conclusies van de studie

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Avant les vacances d'été, nous avons évoqué une étude de Bruxelles Mobilité sur les autocars internationaux, qui devait être prête début octobre 2016. Le comité d'accompagnement devait traiter et approuver les résultats de l'étude et soumettre des propositions au gouvernement, qui devait en examiner le financement.*

L'étude de Bruxelles Mobilité devait :

- *dresser un état des lieux des flux de circulation et des besoins de stationnement des autocars de tourisme et des autobus internationaux ;*
- *inventorier les flux escomptés et les besoins de stationnement à l'horizon 2025 ;*
- *proposer un plan d'action de stationnement pour l'ensemble de la Région ;*
- *proposer des mesures d'accompagnement en matière de signalisation et de téléjalonnement ;*
- *sur la base d'une étude comparative avec deux autres villes, formuler une proposition de tarification adaptée, de type de stationnement et de type d'autocar et d'autobus.*

Le nombre d'autocars pourrait continuer à augmenter ces prochaines années, mais ce n'est pas une mauvaise chose en soi. Le transport en bus est, à maints égards, plus efficace que le transport en voiture, mais les infrastructures de la ville doivent s'y adapter.

Les bus doivent pouvoir entrer dans la ville et la quitter avec facilité, les places de stationnement doivent être suffisantes, les voyageurs doivent pouvoir accéder aisément à d'autres modes de transport, ils doivent pouvoir disposer d'équipements de base dans un terminal de bus, etc.

Quels sont les résultats de l'étude de Bruxelles Mobilité ? Quelles en sont les conclusions quant à la demande de terminaux de bus ? Des sites appropriés ont-ils été mis en avant ? L'étude vise-t-elle principalement des places de stationnement ou prévoira-t-on des terminaux de bus, avec des équipements pour les voyageurs ?

Quelles sont les propositions formulées par le

over de vraag naar busterminals? Kwam daaruit een aantal geschikte locaties naar voren? Gaat het in de studie voornamelijk over parkeerplaatsen of komen er busterminals, zoals in andere grote Europese steden, met faciliteiten voor de reizigers?

Welke voorstellen deed het begeleidingscomité aan de regering of wanneer verwacht u die voorstellen? Welk budget trekt de regering uit om ze uit te voeren?

Een van de elementen in de studie van Brussel Mobiliteit, waarvan u hopelijk de resultaten kunt toelichten, heeft betrekking op een parkeeractieplan voor autocars in het hele gewest. De gemeenten die al een gemeentelijk parkeeractieplan opstelden, hielden rekening met een aantal parkeerplaatsen voor autocars. Ze baseerden zich daarvoor op de aanwezigheid van musea, bezienswaardigheden, concertzalen, grote scholen enzovoort. U stelde echter dat ze niet anticipeerden op de behoeften inzake internationale buslijnen. Wat betekenen de resultaten van de studie van Brussel Mobiliteit voor de parkeeractieplannen van de gemeenten?

Ten slotte is er nog het parkeergeleidingssysteem dat het gewest wil invoeren. Het is de bedoeling dat het systeem er is voor de internationale buslijnen er komen. Zal die parkeergeleiding voor autocars uit zowel statische als dynamische borden bestaan? Houdt het systeem dat nu al geïnstalleerd wordt ook parkeergeleiding voor autocars in of komt die er pas in de tweede fase van het parkeergeleidingssysteem voor personenwagens?

Welke twee steden koos u voor de benchmarking inzake de tarieven? Op basis van welke criteria koos u die? Op welke manier wilt u die bedragen innen?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Mijn kabinet heeft de studie in december ontvangen, maar ik heb ze nog niet kunnen lezen. Ik stel voor dat ik de studie toelicht, zodra de regering ze heeft goedgekeurd. Het adviesbureau heeft meer tijd nodig gehad, omdat het in december nog een aantal tests met autocars deed.

De gemeenten zijn vertegenwoordigd in het

comité d'accompagnement au gouvernement ou quand les recevrez-vous ? Quel budget le gouvernement prévoit-il pour leur mise en œuvre ?

Les communes qui possèdent déjà un plan d'action de stationnement communal ont tenu compte d'un certain nombre d'emplacements pour les autocars. Vous avez cependant déclaré qu'elles n'ont pas anticipé les besoins en matière de lignes internationales. Que signifient les résultats de l'étude de Bruxelles Mobilité pour les plans d'action de stationnement des communes ?

Enfin, le futur téléjalonnement pour autocars consistera-t-il en panneaux à la fois statiques et dynamiques ? Le système déjà installé prévoit-il aussi le téléjalonnement pour autocars ou celui-ci ne sera-t-il installé que dans la deuxième phase du système de téléjalonnement pour véhicules particuliers ?

Quelles sont les deux villes que vous avez choisies pour le comparatif des tarifs ? Quels critères ont guidé votre choix ? De quelle manière comptez-vous percevoir ces montants ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Mon cabinet a reçu l'étude en décembre, mais je n'ai pas encore eu l'occasion de la lire. Je propose de venir la commenter dès que le gouvernement l'aura approuvée.*

Les communes sont représentées au sein du comité d'accompagnement. Il s'agit principalement de Bruxelles-Ville, d'Etterbeek et d'Ixelles. Si ces

begeleidingscomité. Het gaat dan hoofdzakelijk om Brussel-Stad, Etterbeek en Elsene. Als deze gemeenten nog een mobiliteitsplan moeten opstellen, kunnen ze daarmee rekening houden.

De internationale busterminal is een apart gegeven. Ook daarvoor heeft de studie de mogelijke locaties onderzocht. De parkeergeleiding voor autocars komt pas in de tweede fase van het parkeergeleidingsproject aan bod. Dan zullen we ook gps-toepassingen voor toeristenbussen bekijken. De sector is daar trouwens ook mee bezig.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik stel dan voor dat ik mijn vraag later opnieuw indien.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik stel voor dat we met het secretariaat bekijken op welke datum dat kan. U begrijpt dat ik wat tijd nodig heb om de achterstand in te halen, maar ik hoop dat ik u over een zestal weken de studie zal kunnen toelichten.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dan zal het Uitgebreid Bureau beslissen hoe we dat kunnen organiseren.

- *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 oversteek van de Luttrebrug en de oplossingen van het Gewest voor een veilige doorgang voor fietsers en voetgangers in de Wiels-wijk in laag-Vorst".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag door de heer Arnaud Pinxteren voorgelezen.

communes doivent encore élaborer un plan de mobilité, elles peuvent en tenir compte.

Concernant le terminal international, qui constitue un aspect distinct, l'étude a également étudié des sites potentiels. Le téléjalonnement pour autocars n'interviendra que dans la deuxième phase du projet de téléjalonnement. Nous examinerons alors aussi des applications gps pour les bus de tourisme.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Je réintroduirai ma question plus tard.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je propose que nous convenions d'une date avec le secrétariat. J'espère pouvoir vous expliquer l'étude dans six semaines.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Le Bureau élargi décidera de l'organisation.*

- *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 "le passage du pont de Luttre – Orban, et plus largement les solutions envisagées par la Région en ce qui concerne les déplacements cyclistes et pédestres sécurisés dans le quartier Wiels du bas de Forest".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est lue par M. Arnaud Pinxteren.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *In de Wielswijk in Vorst staan verschillende grootschalige bouwprojecten op stapel. De doorgang Orban-Luttre zou de nieuwe wijken die daar ontstaan, bereikbaar maken voor voetgangers en fietsers, maar de bouw van een Nederlandstalige school op een deel van de Divercitysite dreigt dit plan te doorkruisen. De participatieve duurzame wijk QuartierWielsWijk stelt zich daar vragen bij.*

Overweegt u de tunnel te herstellen, zodat er een veilige verbinding komt van de Van Volxemlaan tot de Pont de Luttrelaan? De veiligheid van het fietspad tussen de Pont de Luttrelaan en het kruispunt met de Van Volxemlaan laat veel te wensen over. Welke plannen heeft het gewest in deze zone in het kader van het gewestelijke fietsroute (GFR) en het gewestelijk expresnet voor de fietser (fiets-GEN). Wanneer mogen die verwacht worden? Welke fietsinfrastructuur is gepland in deze steeds fijnmazigere stadswijk die de toegangspoort tot Brussel is?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Een fietstunnel lijkt op het eerste gezicht een goede oplossing, maar is dat bij nader inzien niet.*

Infrabel is eigenaar van de tunnel en heeft duidelijk laten verstaan dat de tunnel niet gerenoveerd wordt. Het gewest zou het beheer ervan dus moeten overnemen. De gemeente Vorst wil in het kader van het wijkcontract Vroege groenten-Luttrebrug op de site van Divercity een school, een park en een sporthal bouwen. Scholen zijn dringend nodig in Vorst en de burgemeester stelde dat er moet gekozen worden tussen de tunnel

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Mme Huytebroeck souhaitait vous entendre sur les déplacements cyclistes et pédestres dans le quartier Wiels à Forest, qui connaît l'émergence de plusieurs nouveaux projets immobiliers d'envergure.

En effet, depuis un an déjà, le dossier du passage Orban-Luttre à Forest fait l'objet d'une demande du quartier durable citoyen QuartierWielsWijk et, aujourd'hui, d'une pétition. Ce tunnel, propriété d'Infrabel, est considéré par certains comme un possible lien cycliste et pédestre entre les nouveaux quartiers qui vont naître à l'arrière du Wiels, le nouveau site de Divercity et les logements qui seront aménagés dans le bâtiment de l'ancienne usine Diamant Board.

Ce tunnel risque toutefois de perdre sa possible fonction de lien entre les quartiers dans le cadre de la construction d'une école néerlandophone sur une partie du site Divercity.

Avez-vous envisagé la possibilité de réhabiliter ce tunnel pour permettre une liaison sécurisée depuis l'avenue Van Volxem jusqu'à l'avenue du Pont de Luttre ? Plus largement, le cheminement cycliste avenue du Pont de Luttre et le carrefour avec l'avenue Van Volxem sont peu sécurisés. Quels sont les projets de la Région dans la zone, dans le cadre des itinéraires cyclables régionaux (ICR) et du réseau express régional vélo (RER-vélo), et quel en est le calendrier ? Quelles sont les solutions prévues en termes de développement d'infrastructures cyclables dans ce quartier urbain de plus en plus dense, aujourd'hui connu comme une porte d'entrée et de sortie de et vers Bruxelles ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je connais bien le dossier. Lorsque j'ai visité le centre Wiels en début de législature, j'ai été tout de suite interpellé par le comité de quartier à ce sujet. Ma réaction avait d'ailleurs été de trouver que le tunnel pour cyclistes, à première vue, avait quelque chose de sympathique !

Après analyse, les choses se sont quelque peu compliquées, puisque le tunnel en question est en mauvais état et que son propriétaire, Infrabel, a clairement annoncé qu'il n'envisageait pas de le rénover. En outre, la commune compte créer, dans

en de school, omdat er onvoldoende ruimte is voor beide.

Gelukkig kunnen fietsers en voetgangers het gevaarlijke kruispunt van de Wielemans-Ceuppenslaan en de Van Volxemlaan ook op een andere manier vermijden.

Het is in elk geval mogelijk om lijn 124 achter de huizen die projectontwikkelaar JCX Immo bouwt tot aan de Pont de Luttrelaan te verlengen. Op die laan kunnen op korte termijn de parkeerplaatsen vervangen worden door een fietspad dat een verbinding vormt tussen de weg langs lijn 124, Divercity en de nieuwe school.

Een ander minpunt voor de tunnel is dat het gebruik ervan 's avonds aanzienlijk daalt.

Daarom verdedigen we dit alternatief voorstel in de overlegcommissie.

le cadre du contrat de quartier Primeurs-Pont de Luttre, sur le site de Divercity, une école, un parc et une salle de sport polyvalente, dont l'emplacement empêcherait l'utilisation du tunnel.

La commune, par la voix de son bourgmestre, M. Ghysseels, a déclaré que remettre en fonction ce tunnel était une fausse bonne idée. J'ai pris acte de cette déclaration et de cette décision. Il est vrai qu'il y a incompatibilité : si l'on veut ouvrir le tunnel, l'école doit partir. Et Forest a besoin d'écoles !

L'ancien tunnel constitue un passage intéressant à première vue, mais son maintien nécessiterait sa reprise en gestion par la Région et la création d'un cheminement de quatre mètres le long de la nouvelle école. Or, celle-ci est déjà à l'étroit, sur un terrain coincé entre deux talus de chemin de fer. C'est donc un dossier complexe.

Toutefois, le tunnel d'Infrabel n'est pas la seule possibilité pour créer un lien sécurisé pour les modes actifs, permettant d'éviter le carrefour de l'avenue Wielemans-Ceuppens et de l'avenue Van Volxem. Car c'est là la vraie question !

Il sera de toute façon possible de longer la ligne 124 derrière les nouveaux logements du promoteur JCX Immo jusqu'à l'avenue du Pont de Luttre. Cette dernière pourrait à court terme accueillir une piste cyclable bidirectionnelle - à la place du stationnement - pour faire le lien entre le chemin situé le long de la ligne 124, Divercity et la nouvelle école.

Un autre problème se pose lorsqu'on affirme que les tunnels sont la solution miracle. En effet, l'utilisation d'un tunnel chute le soir. Sa longueur et son état influencent également son usage.

C'est pourquoi nous défendons l'alternative que je viens d'évoquer et espérons qu'elle sera retenue par la commission de concertation car, vu l'option prise par la commune de Forest, que je ne mets pas en question, il s'agit d'une alternative crédible qui répond à la question de départ.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Ik zal mevrouw Huytebroeck en de andere betrokkenen uw antwoord meedelen.*

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je transférerai votre réponse à Mme Huytebroeck et aux autres personnes concernées par cette question.

Het is van wezenlijk belang dat het geboden alternatief even comfortabel, snel en veilig is. Ik begrijp dat dit het geval is, wat een uitstekende zaak is.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de jaarlijkse evaluatie van Villo!".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *In de media is onlangs de balans van Villo voor 2015 bekendgemaakt. Zowel het aantal abonnees als het aantal ritten is gedaald, maar de exploitant relateert die resultaten. Volgens hem was de stijging in 2014 uitzonderlijk en zijn de eerste cijfers van 2016 bemoedigend.*

In hetzelfde artikel werd vermeld dat de exploitant u in september zijn rapport moest voorleggen, samen met voorstellen om het aandeel van de fiets in de verplaatsingen in Brussel te verbeteren. Volgens JCDecaux kan dat aandeel enkel worden verhoogd dankzij betere fietsinfrastructuur. Hebt u dat document ontvangen? Wat zijn de krachtlijnen ervan?

Wat is uw evaluatie van het fietssysteem Villo? Het systeem werd in de jaren 2000 in tal van steden ingevoerd als een middel om de verplaatsingen met de fiets te vergroten omdat het gebruiksvriendelijk is, goedkoop is voor de gebruiker en een oplossing biedt voor wie geen plaats heeft voor een eigen fiets.

Enkele jaren later ziet het plaatje er al een stuk

Il importe de prévoir des formules alternatives qui offrent des infrastructures de même qualité en termes de confort, de rapidité et de sécurité. J'entends qu'elles seront proposées, ce qui est une excellente chose.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "l'évaluation annuelle de Villo!".

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- La presse s'est récemment fait l'écho du bilan 2015 de Villo. Il fait état d'une baisse du nombre d'abonnés, ainsi que du nombre de trajets. Ce bilan en demi-teinte est toutefois relativisé par l'exploitant, qui indique que la hausse de 2014 était exceptionnelle et que les premiers chiffres de 2016 sont plus encourageants.

Le même article de presse indique que l'exploitant devait vous transmettre son rapport en septembre, accompagné de "pistes pour améliorer la part du vélo dans les déplacements bruxellois". JCDecaux laissait entendre qu'une telle évolution ne pouvait passer que par une amélioration de l'infrastructure cyclable. Ce document vous est-il parvenu ? Le cas échéant, pouvez-vous nous en livrer les grandes lignes ?

Je souhaiterais, par ailleurs, vous entendre sur le bilan que vous et votre administration dressez du vélo en libre-service à Bruxelles. Au cours des années 2000, ce dernier est en effet apparu, pour de nombreuses villes, comme un moyen de doper les déplacements à vélo en raison de sa simplicité d'utilisation, du faible coût pour l'utilisateur et de la réponse qu'il apporte à une série de problèmes liés

minder rooskleurig uit. De jaarlijkse kostprijs blijkt heel wat hoger te liggen dan verwacht, namelijk 2.000 tot 4.000 euro per fiets, waardoor bepaalde steden voor andere systemen hebben gekozen, zoals langetermijnhuur. Hoe zit het in Brussel?

Welke rol hebben het gebruikerscomité en de tevredenheidsenquêtes gespeeld? Hebben zij verbeteringen van het systeem voorgesteld, bijvoorbeeld op het vlak van de klachtenbehandeling?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het gebruikerscomité van Villo bestaat uit gebruikers, maar ook uit vertegenwoordigers van de fietsersverenigingen, de MIVB, visit.brussels, de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en een blogger. Het comité is een platform waar de verschillende gebruikers hun opmerkingen en suggesties kunnen doorgeven.*

Het comité is dus een uitstekend instrument om op de hoogte te blijven van de manier waarop de gebruikers het systeem gebruiken en van de problemen waarmee ze dagelijks worden geconfronteerd. De concessiehouder heeft aandacht voor de opmerkingen van het comité en gebruikt het platform ook om verschillende oplossingen en andere wijzigingen van het systeem voor te stellen.

De meest voorkomende klachten zijn dat:

à la possession d'un vélo personnel, comme celui du stationnement dans un contexte urbain dense, où les logements ne permettent pas toujours d'entreposer facilement des bicyclettes.

Quelques années plus tard, le tableau se révèle peut-être moins idyllique avec, notamment, un coût pour la collectivité plus élevé qu'au départ : les estimations font état d'un coût annuel par vélo oscillant entre 2.000 et 4.000 euros, ce qui a amené une série de villes à opter pour d'autres systèmes, tels que la location de longue durée. Qu'en est-il à Bruxelles ?

Enfin, pouvez-vous nous donner des indications sur le rôle joué par le comité des usagers institué en 2012, ainsi que sur les enquêtes de satisfaction menées auprès des abonnés ?

Des recommandations quant à la qualité ou à l'amélioration du service ont-elles été formulées ? Je pense notamment au service à la clientèle. J'ai récemment été interpellé par un usager qui avait reçu une réponse lapidaire à sa question sur la non-réouverture d'une station qui avait été fermée à cause d'un chantier de voirie pourtant terminé depuis plusieurs mois.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le comité d'usagers de Villo est actuellement composé d'usagers, mais également de membres d'asbl actives dans le milieu cycliste, de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB), de visit.brussels, de l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB), ainsi que d'un blogueur. Il permet aux différents usagers qui y siègent de faire part de leurs remarques et d'émettre leurs souhaits vis-à-vis du système Villo.

En effet, ce comité permet non seulement de sonder les usagers et de recueillir leur point de vue sur le système et la manière dont ils l'utilisent mais, surtout, de connaître et de pointer les différents problèmes qu'ils rencontrent au quotidien. Le concessionnaire est à l'écoute des différentes remarques émises par ce comité. Il en profite également pour présenter les différentes solutions et autres évolutions du système qui sont apportées et avaient été soumises lors de ces échanges.

- *je de hoogte van het zadel niet kunt regelen;*
- *de fietsen niet goed remmen, te zwaar en moeilijk wendbaar zijn;*
- *de helpdesk enkel bereikbaar was via een 078-nummer. Ondertussen werd een klassiek telefoonnummer ingevoerd en een speciaal e-mailadres gecreëerd;*
- *de openingsuren van de helpdesk te beperkt zijn;*
- *de stations op bepaalde ogenblikken volledig leeg of vol zijn;*
- *de beschikbaarheid in de nabijgelegen stations niet altijd op de interactieve kaart wordt weergegeven;*
- *de fietsen verouderen.*

Binnen de komende maanden zal een nieuwe tevredenheidsenquête worden gehouden.

Ondertussen heb ik een studie over het gebruik van elektrische fietsen in Brussel ontvangen. Er hebben al meerdere vergaderingen tussen mijn kabinet en JCDecaux plaatsgevonden om te bekijken hoe wij het systeem kunnen verbeteren. Wij zullen daarvoor een aanhangsel bij de overeenkomst voegen.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *U hebt zo snel geantwoord dat ik niet alles begrepen hebt. Kunt u mij een schriftelijke versie van uw antwoord bezorgen?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Hebt u het rapport over Villo ontvangen?*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik weet het niet zeker.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het werd meegedeeld.*

Les souhaits le plus fréquents sont les suivants :

- une graduation de la tige de selle est demandée, afin de permettre un réglage optimum de la hauteur de la selle ;
- le freinage, le poids et la maniabilité des vélos sont perfectibles ;
- des remarques ont été faites concernant l'unique possibilité de contacter le helpdesk par le biais d'un numéro 078. Depuis lors, un numéro conventionnel a été mis en place et une adresse mail spécifique est opérationnelle ;
- les horaires du centre d'appel sont insuffisants ;
- le fait que des stations sont pleines ou vides à certaines heures est régulièrement évoqué ;
- les disponibilités des stations aux alentours d'une borne ne sont pas toujours reprises sur la carte interactive ;
- les vélos souffrent d'un vieillissement global.

Une nouvelle enquête de satisfaction aura lieu dans les prochains mois. Elle nous permettra notamment de pointer les différents freins à l'utilisation du vélo en libre-service tel que proposé à Bruxelles.

Entre-temps, j'ai reçu une étude sur le vélo électrique à Bruxelles et des premières réunions ont eu lieu entre mon cabinet et JCDecaux pour voir comment le service peut être amélioré dans le cadre d'un addendum à la convention.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Pourrais-je obtenir une version écrite de votre réponse, que je n'ai pas eu le temps de saisir correctement ? Vous êtes allé très vite...

M. Pascal Smet, ministre.- Avez-vous reçu le rapport sur Villo ?

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je n'en suis pas certain.

M. Pascal Smet, ministre.- Il a été communiqué.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- *U hebt niet geantwoord op welke manier u het aandeel van de fiets in de verplaatsingen in Brussel wilt verbeteren, maar ik zal kijken welke suggesties er in het rapport worden gedaan.*

Ik noteer dat u de dienstverlening wilt verbeteren. Het zou ook een goede zaak zijn om de kostprijs te evalueren en langetermijnhuur te overwegen. Die dienst bestaat nog niet in Brussel en zou veel mensen gelukkig kunnen maken.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Inderdaad. Ik heb samen met de Vlaamse studentenvereniging Br(ik een eerste initiatief in die zin genomen voor de studenten, die voortaan een fiets op langere termijn kunnen huren. Wij zijn van plan om dat systeem verder uit te breiden.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "het tracé van de verlenging van tramlijn 9 en de eventuele gevolgen voor de collectieve infrastructuur".

De voorzitter.- Aangezien de indiener zijn vraag heeft gesteld in het kader van de interpellatie van de heer Bertin Mampaka Mankamba over "het toekomstige nationale voetbalstadion en de keuzes inzake mobiliteit betreffende de bediening ervan door het openbaar vervoer en de parking" en de minister erop heeft geantwoord, is de mondelinge vraag doelloos geworden.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Vous n'avez pas parlé de pistes pour améliorer la part du vélo dans les déplacements bruxellois de façon plus générale, mais je vais prendre connaissance du rapport pour découvrir les suggestions qui y sont faites.

J'entends aussi que vous avez envie - envie partagée par JCDecaux - d'améliorer le service, et peut-être aussi d'évaluer le coût d'usage et d'envisager des locations de longue durée, un service qui manque à Bruxelles et qui pourrait faire énormément d'heureux.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord. Avec Br(ik, le dispositif flamand de promotion de Bruxelles en tant que ville étudiante, nous avons déjà pris une première initiative pour les étudiants, qui peuvent louer un vélo à plus long terme. Nous envisageons d'élargir ce système.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "le tracé du prolongement du tram 9 et ses éventuelles conséquences sur les équipements collectifs".

M. le président.- L'auteur ayant posé sa question dans le cadre de l'interpellation de M. Bertin Mampaka Mankamba sur "le futur stade national et les choix faits en matière de mobilité concernant la desserte en transports en commun et le parking", et le ministre y ayant répondu, la question orale est devenue sans objet.