



**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 6 FEBRUARI 2017**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 6 FÉVRIER 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

INTERPELLATIES	6
Interpellatie van de heer Vincent De Wolf	6
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de heraanleg van het Schumanplein en de impact daarvan op de mobiliteit".	
Bespreking – Sprekers:	8
Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
De heer Bruno De Lille (Groen)	
De heer Pascal Smet, minister	
De heer Vincent De Wolf (MR)	
De heer Pascal Smet, minister	
Interpellatie van de heer Jamal Ikazban	16
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de ontwikkelingen in de taxisector en het toenemend aantal situaties van onbillijke concurrentie".	
MONDELINGE VRAGEN	16
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	16
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "een pendelbus tussen Thurn & Taxis en Brussel-Noord en de bouw van de Picardbrug".	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	6
Interpellation de M. Vincent De Wolf	6
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "le réaménagement de la place Schuman et l'impact pour la mobilité".	
Discussion – Orateurs :	8
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)	
M. Bruno De Lille (Groen)	
M. Pascal Smet, ministre	
M. Vincent De Wolf (MR)	
M. Pascal Smet, ministre	
Interpellation de M. Jamal Ikazban	16
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "les évolutions du secteur des taxis et l'augmentation des situations de concurrence déloyale".	
QUESTIONS ORALES	16
Question orale de M. Paul Delva	16
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "un service de navette entre Tour et Taxis et Bruxelles-Nord, et la construction de la passerelle Picard".	

<p>Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Grootte 21</p>	<p>Question orale de Mme Julie de Grootte 21</p>
<p>aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studenten-aangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,</p> <p>en aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de mobiliteit rond het station van Etterbeek in het kader van de ontwikkeling van de universitaire wijk".</p>	<p>à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,</p> <p>et à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la mobilité autour de la gare d'Etterbeek dans le cadre du développement de la cité universitaire".</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 21</p>	<p>Question orale de M. Paul Delva 21</p>
<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het nieuwe metrostation Grondwet".</p>	<p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la nouvelle station de métro Constitution".</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Alain Maron 25</p>	<p>Question orale de M. Alain Maron 25</p>
<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de tenuitvoerlegging van een welzijnsbeleid via de begrotingen mobiliteit/openbare werken en de zin ervan, alsook de coördinatie met het welzijnsbeleid van de leden van het Verenigd College".</p>	<p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la mise en œuvre d'une politique d'action sociale via les budgets mobilité/travaux publics et le sens de celle-ci, ainsi que la coordination avec la politique d'action sociale des membres du Collège réuni".</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 31</p>	<p>Question orale de M. Jamal Ikazban 31</p>
<p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de start van het gratis nummer</p>	<p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le lancement du 1707, numéro</p>

1707 om verdachte voorwerpen en gedragingen op het MIVB-net te melden".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge, 31

betreffende "het nummer 1707 van de MIVB".

gratuit pour signaler les objets et autres comportements suspects sur le réseau de la STIB".

Question orale jointe de Mme Céline Delforge, 31

concernant "le numéro 1707 de la STIB".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

**betreffende "de heraanleg van het
Schumanplein en de impact daarvan op de
mobiliteit".**

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *In november 2015 heeft de Brusselse regering de principes voor de heraanleg van het Schumanplein goedgekeurd. De heraanleg zal het Schumanplein gedeeltelijk in een voetgangerszone omvormen. De werkzaamheden zullen van start gaan in 2017 en klaar zijn voor 2019.*

Wat me verbaast, is dat we zonder overleg voor een voldongen feit worden gesteld. Er werd me namelijk verteld dat er een openbare aanbesteding zou worden gedaan voor de realisatie van dit project en om de impact ervan in kaart te brengen.

Volgens de resultaten van de Musti-simulatie die ons werden voorgesteld, zou de verkeersdruk in de Blijde Inkomstlaan met 75% toenemen. Dat is een stijging van 430 tot 753 voertuigen per uur. Op de Etterbeeksesteenweg zou het gaan om een toename van 530 tot 698 en in de Nervierslaan van 300 tot 436.

Alle wijken tot aan de grens met Evere zouden hierdoor meer verkeer te verwerken krijgen.

Het lijkt wel alsof u een dubbele Bermudadriehoek

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

**concernant "le réaménagement de la place
Schuman et l'impact pour la mobilité".**

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

M. Vincent De Wolf (MR).- En novembre 2015, le gouvernement bruxellois a approuvé les principes qui baliseront le réaménagement du rond-point Schuman en un espace semi-piétonnier. Les travaux devaient débiter en 2017 pour se clôturer avant 2019.

J'ai appris l'existence de ce projet à la suite de l'initiative du commissaire bruxellois pour l'Europe, M. Hutchinson, qui a organisé, dans l'ancien Bureau de liaison, avenue d'Auderghem, une réunion avec des représentants des trois communes concernées. Votre chef de cabinet était présent.

Toutefois - et c'est ce qui m'a surpris - il ne s'agissait pas d'une réunion de concertation, mais d'information. Nous avons été pour ainsi dire mis devant le fait accompli puisqu'on nous a expliqué qu'un marché public allait être lancé auprès de tiers pour exécuter le projet et en mesurer les conséquences.

Selon les résultats du modèle de simulation Musti, qui nous ont été présentés, si le projet devait aboutir, l'avenue de la Joyeuse Entrée verrait sa

creëert. U laat het verkeer op twee plaatsen rondjes rijden.

- Kunt u de impact op het verkeer bevestigen?

- Worden er begeleidende maatregelen voorzien voor de betrokken gemeenten?

- Bespreekt de Musti-studie ook andere plannen van heraanleg, zoals de gedeeltelijke voetgangerszone op het Jourdanplein of de heraanleg van de E40?

- Beschikt u over een simulatie-instrument dat beter is dan Musti?

- Bent u van plan om voor de start van het project het verkeer opnieuw vloeiend te laten verlopen?

- Volgens welke planning zullen de werkzaamheden verlopen?

- Hoeveel bedraagt de geactualiseerde kostenraming van het project, waarvoor oorspronkelijk in 8 miljoen euro was voorzien?

- Welk overleg is er gepland met de wijken en de gemeenten?

- In welke fase zit het overleg met de Europese instellingen over deze heraanleg?

charge de trafic augmenter de 75% et on passerait de 430 véhicules par heure à 753. Chaussée d'Etterbeek, on passerait de 530 à 698 et avenue des Nerviens, de 300 à 436.

L'ensemble des quartiers jusqu'à Evere subiront une augmentation du trafic à cause de ce réaménagement. La diminution de la congestion sur l'avenue de Cortenbergh ne suffirait pas à la désengorger.

Selon le plan qui avait été communiqué, j'ai l'impression que vous créez autour de Schuman un double triangle des Bermudes, c'est-à-dire que si vous quittez la rue Froissart pour rejoindre le rond-point Schuman, vous prenez à droite, puis encore à droite sur l'avenue d'Auderghem. Vous tournez ainsi en rond. Et vous faites de même, de l'autre côté, entre l'avenue de Cortenbergh, la rue Archimède et l'avenue Stevin. J'avoue que je ne comprends pas bien la logique qui est sous-tendue par ce projet.

Mes questions sont donc les suivantes.

- Pouvez-vous confirmer l'impact sur le trafic que la presse a communiqué à la suite des évaluations du modèle Musti ?

- Est-ce que des mesures d'accompagnement sont envisagées pour les communes concernées ?

- Est-ce que l'étude Musti révélée dans la presse intègre d'autres projets d'aménagement tels que le semi-piétonnisation de la place Jourdan ou l'aménagement de l'autoroute E40 ?

- Disposez-vous d'un simulateur plus performant que Musti ?

- Comptez-vous remobiliser la circulation avant la mise en œuvre du projet ?

- Quel est le calendrier retenu des travaux ?

- Quel est le coût actualisé qui était initialement, de mémoire, d'un montant de 8.000.000 d'euros ?

- Quelles concertations sont envisagées avec les quartiers et les communes ?

- Quelle est l'évolution de la concertation avec les institutions européennes quant à ce

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Onze fractie is ook bezorgd over de plannen voor de heraanleg van het Schumanplein. Het is voor iedereen duidelijk dat daar iets moet gebeuren. Het plein is op meerdere vlakken een ramp.

Volgens de studies zou het autovrij maken van het plein een averechts effect hebben op de mobiliteit in de omliggende wijken. Dat kan niet de bedoeling zijn. We willen de stad teruggeven aan de bewoners. Dat betekent dat we het doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer vooral uit de woonwijken moeten trachten te houden. Dat zou hier niet het geval zijn, integendeel.

Het is heel onduidelijk wat de effecten zullen zijn en of de heraanleg, als die gekoppeld wordt aan de stedenbouwkundige plannen voor de Europese wijk, niet tot een verkeerschaos zal leiden. We vragen ons ook af of de studies de effecten iets verderop grondig bestudeerd hebben. Als er een doorstromingsprobleem aan het Schumanplein is, dan stelt dat zich bijna automatisch ook aan het Montgomeryplein, de Broquevillelaan en de Tervurenlaan. Dat zijn belangrijke invalswegen. We willen dan ook graag verheldering.

Ik sluit me graag aan bij de vragen van de heer De Wolf.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Uit een studie blijkt dat de verkeersstroom zich volledig zou verleggen. Als ik het goed heb, had die studie betrekking op het model dat de administratie zelf voorstelt.

Heeft de administratie de alternatieven bekeken? Er is sprake van een ernstige verkeerstoename. Is dat in vergelijking met de afname met 20% die er had moeten komen of met de huidige toestand? Welke impact heeft het sluiten van een deel van de E40 op het verkeer dat in de richting van het

réaménagement ?

Discussion

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Notre groupe est également très préoccupé par le projet de réaménagement de la place Schuman.*

D'après les études, la piétonnisation de la place aura un effet pervers de report du trafic de transit et du trafic de destination sur les quartiers avoisinants.

Ce réaménagement, couplé aux projets urbanistiques pour le quartier européen, pourrait déboucher sur une situation chaotique au niveau du trafic. De plus, nous redoutons un effet corollaire sur le square Montgomery, l'avenue de Broqueville et l'avenue de Tervueren.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Une étude prévoit un net déplacement du flux de circulation.*

L'administration a-t-elle étudié d'autres options ? La densification du trafic évoquée doit-elle être mise en rapport avec la baisse de 20% initialement escomptée ou avec la situation actuelle ? Quel est l'impact de la fermeture d'une partie de l'E40 sur le flux en direction de la place Schuman ?

Schumanplein rijdt?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb al eerder gezegd dat het Schumanplein slechts gedeeltelijk wordt omgevormd tot voetgangerszone.*

Het Schumanplein is het meest gefilmde plein ter wereld. Nergens komen meer staats- en regeringsleiders voorbij. Het is in zekere zin het symbool van Brussel, ook al ligt het er lelijk bij. Bovendien heeft de hoger gelegen rotonde geen nut. Ze ligt er alleen om het verkeer vlotter te laten verlopen. Wie er 's middags zijn boterhammen wil opeten, moet zich blootstellen aan wolken van uitlaatgassen.

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Die mensen kunnen ook naar het Jourdanplein wandelen om daar net zoals mevrouw Merkel frieten te gaan eten!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het Jourdanplein is een mooi voorbeeld. Na negen jaar wordt het plein eindelijk heraangelegd. Ik herinner me de eerste besprekingen over de heraanleg nog. Die hebben tien jaar aangesleept, een mooi voorbeeld van hoe traag dergelijke dossiers in Brussel opschieten.*

Het Schumanplein is een trekpleister voor toeristen die de Europese instellingen eens willen zien, maar niemand brengt er graag veel tijd door. Daarom hebben we een wedstrijd uitgeschreven voor de heraanleg van het plein.

We zitten nu in de omschrijvingsfase van het project. Mobiliteit is daar vanzelfsprekend een onderdeel van. Na overleg met de buurt, de Europese instellingen en de ambassades hebben we een aanvullende mobiliteitsstudie besteld.

Na de selectie van het project zal het aangeduide

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous n'allons pas totalement transformer la place Schuman en piétonnier. Je l'ai déjà dit dans cette commission, il s'agira d'une semi-piétonnisation.

La place Schuman est la place la plus filmée au monde. C'est la place où le plus d'hommes et de chefs d'État et de gouvernement passent, la place où le plus de fonctionnaires nationaux et internationaux transitent, la place qui, d'une certaine manière, est le symbole de Bruxelles et qui est pourtant la place la plus laide de Bruxelles et du monde.

En plus, le rond-point surélevé au milieu ne sert à rien. Il a été fait à la suite de la volonté de fluidifier le trafic avec beaucoup de place accordée aux voitures. Les gens qui veulent manger leurs tartines à midi doivent se balader entre les gaz d'échappement. C'est une conception un peu particulière de la ville.

M. Vincent De Wolf (MR).- Ils peuvent descendre à la place Jourdan manger des frites comme Mme Merkel !

M. Pascal Smet, ministre.- La place Jourdan est justement une belle illustration. Après neuf ans, la place va enfin être aménagée. Je me souviens encore des premiers pourparlers en 2007 et 2008 sur son réaménagement. Nous en avons parlé pendant une décennie. C'est un bon exemple des lenteurs de tels dossiers à Bruxelles. La place Jourdan va désormais connaître une nette amélioration, malgré le temps qu'il aura fallu pour faire aboutir le dossier.

La place Schuman, qui attire les touristes désireux de voir les institutions européennes, n'est pas agréable : personne ne désire actuellement y flâner, y passer du temps ou y manger. Elle nécessite d'être réaménagée. Nous avons donc lancé un concours et j'espère que, dans les semaines à venir, nous aurons sélectionné les cinq bureaux d'architectes candidats.

Actuellement, nous sommes dans la phase de

architectenbureau van start gaan met het participatieproces.

We hebben een mobiliteitsschema voorgesteld. Dat betekent dat de architecten zelf met andere ideeën mogen komen.

De cijfers die u in het interview vermeldde, zijn uit hun context gehaald. Ze komen enerzijds uit studies van Beliris en anderzijds uit gewestelijke metingen.

De impact van het project en de verschillende scenario's blijft beperkt tot de Etterbeeksesteenweg en de Blijde-Inkomstlaan, die in het voorgestelde scenario tweerichtingsverkeer krijgt. Op macroschaal varieert de impact van het project nauwelijks.

Globaal blijft het verkeer er even vast zitten. In sommige staten is er een verbetering en in andere een verslechtering, maar nergens wordt de capaciteit overschreden, behalve dan in de Kortenberglaan, die nu al verzadigd is.

Ik heb de commissaris van Europese Zaken ook gevraagd om contact op te nemen met de gemeenten.

(Opmerkingen van de heer De Wolf)

Hij werkt op instructie van de ministers en ik heb een uitstekende werkrelatie met hem. Ik heb hem gevraagd om de vergadering te organiseren, zodat we de gemeenten bij de uitwerking van het project kunnen betrekken zodra de architect is aangeduid.

Het uitgangspunt van de Mustistudie is conservatief, namelijk dat de autodruk niet afneemt, maar zelfs bij de stad Brussel hebben ze nu begrepen dat verdampend verkeer een reëel verschijnsel is.

définition du projet, base sur laquelle les architectes pourront commencer à travailler. On y trouve évidemment un volet mobilité. Après concertation avec les habitants du quartier, avec les institutions européennes, avec les ambassades, nous avons lancé une étude de mobilité supplémentaire pour peaufiner nos chiffres et pour rassurer.

Après sélection du projet, le bureau d'architectes désigné entamera un processus de participation, comme cela est fait pour la zone porte de Namur-Louise ou comme cela fut réalisé, à l'époque, lors du réaménagement de la place Flagey. Autre exemple de participation : ce matin, nous avons rencontré les commerçants de la chaussée d'Ixelles, qui sont très contents du projet que nous réalisons avec la commune. C'est un bon exemple de processus participatif.

Nous avons proposé un schéma de mobilité. Cela signifie que les architectes peuvent toujours nous soumettre d'autres idées, le cas échéant. Nous donnons simplement un point de départ ou de référence.

Les chiffres que vous mentionnez dans votre interview dans la presse sont pris hors contexte. D'abord, il y a une compilation des résultats de différentes études aux scénarios divers. Il s'agit d'une part d'études élaborées par le passé par Beliris qui avait, à l'époque, ce projet en charge et d'autre part, d'études résultant d'analyses effectuées avec le modèle de la Région, Musti.

L'impact du projet et les scénarios différents se limitent au niveau du quartier local et plus précisément à la chaussée d'Etterbeek et à l'avenue de la Joyeuse Entrée qui, dans le scénario proposé, serait mise en double sens. L'idée était que le trafic venant de la chaussée d'Auderghem et de la rue Froissart ne pouvait plus traverser pour aller de l'autre côté, mais devait emprunter la chaussée d'Etterbeek ou l'avenue de la Joyeuse Entrée qui sera mise en double sens à ce moment-là. Il y a aussi un réaménagement complet du carrefour entre l'avenue de Cortenberg et l'avenue de la Joyeuse Entrée.

À l'échelle macro, on constate que les impacts du projet et les différences entre les scénarios sont minimes et peu significatifs au niveau de la Région. Ce n'est qu'au niveau local, dans tous les

scénarios testés, que les impacts du projet sont circonscrits aux voiries situées dans les environs immédiats, c'est-à-dire dans un rayon inférieur à 1.000 mètres.

Globalement, le niveau de congestion reste quasi équivalent et le trafic dans certaines voiries est en augmentation et dans d'autres en diminution, sans toutefois dépasser leur capacité à l'exception de l'avenue de Cortenbergh déjà saturée actuellement. Les informations seront mentionnées en détail dans le rapport d'incidences qui accompagnera la demande de permis d'urbanisme.

J'ai demandé au commissaire aux affaires européennes de contacter les communes.

(Remarques de M. De Wolf)

Il travaille sur ordre des ministres et j'ai avec lui une très bonne relation de collaboration. J'ai demandé à ce qu'on organise cette réunion, qui permettra d'associer les communes à l'élaboration du projet, du moins lorsque l'architecte sera désigné.

Le point de départ dans l'étude Musti est conservateur : cela veut dire un maintien du trafic à un niveau constant et donc de la pression automobile actuelle. Mais même à la Ville de Bruxelles, on a maintenant compris qu'il existe un phénomène appelé "l'évaporation du trafic".

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Het doet me denken aan het concept van de 'geïdentificeerde woonst' van Françoise Dupuis. Het is een nieuwe formule, maar dan voor auto's.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik wist dat u daarmee zou komen aandraven.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Ik zeg wat ik denk. Ik heb nog nooit een auto zien verdampen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Slaat u de Amerikaanse en Europese wetenschappelijke lectuur er maar op na. In het Engels wordt het 'disappearing traffic' genoemd. Door aanpassingen aan de infrastructuur verdwijnt 40% van het verkeer. Een groot deel daarvan is gewoonteverkeer, dat niet echt noodzakelijk is. U kunt daarmee lachen, maar*

M. Vincent De Wolf (MR).- Cela me fait penser au concept de "logement identifié" avancé par Mme Françoise Dupuis. C'est une nouvelle formule, mais pour les voitures.

M. Pascal Smet, ministre.- Je savais que vous alliez dire ça.

M. Vincent De Wolf (MR).- Je le dis et je le pense. Je n'ai encore jamais vu de voiture s'évaporer.

M. Pascal Smet, ministre.- Lisez la littérature scientifique américaine et européenne. En anglais, cela s'appelle "disappearing traffic", en français, "l'évaporation du trafic". Quand on effectue des interventions dans l'infrastructure, jusqu'à 40% du trafic disparaît. Une grande part de ce trafic est dit "de coutume", même pas nécessaire. Vous pouvez en rire, mais les gens intelligents font en général

intelligente mensen hebben meestal vertrouwen in de wetenschap.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *In dat debat is het laatste woord nog niet gezegd.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wetenschappers hebben aangetoond dat dit fenomeen zich werkelijk voordoet.*

Ik ben er zeker van dat dat ook in de wijk rond Schuman het geval zal zijn.

Overigens blijkt uit resultaten van een studie dat de Europese ambtenaren die ver van het Berlaymontgebouw wonen, niet met de auto naar het werk komen, in tegenstelling tot degenen die op minder dan 2,5km afstand wonen!

We moeten dus onze nek durven uitsteken. Als we beslissen om de stad eindelijk toegankelijk te maken voor voetgangers, dan moeten we dat eerst en vooral doen in de wijk die het visitekaartje van de hoofdstad is. Gelukkig zijn de diplomaten en topambtenaren van de Europese Unie het met die visie eens. Het komt erop neer dat we hun beleid uitvoeren. Het plein wordt gedeeltelijk een voetgangerszone. De Schumanrotonde blijft toegankelijk voor een deel van het verkeer. De architecten worden binnenkort gekozen. Alle vergunningen worden dit jaar nog afgeleverd.

Wie voorspelt dat het verkeer tot in Evere of in bepaalde tunnels zal stilstaan, is er alleen op uit om de minister-president boos te maken. Ik weet niet waar men deze beweringen op baseert.

Musti is een modern simulatiemodel. Het dateert uit 2009, maar de aanvullende tellingen in de Europese wijk dateren van 2014.

We hebben in het kader van Beliris 7 miljoen euro uitgetrokken, maar ik herhaal wat de minister-president zei: "Als minister Reynders er een politiek spel van wil maken, zal het gewest de kosten zelf betalen."

De minister-president en ikzelf willen absoluut niet dat Europese ambtenaren het dossier gaan manipuleren, want dat zou slecht zijn voor het imago van Europa en van Brussel.

De heraanleg gebeurt met overleg en

confiance aux scientifiques...

M. Vincent De Wolf (MR).- Ça, c'est un grand débat.

M. Pascal Smet, ministre.- Et les scientifiques ont prouvé ce phénomène d'évaporation du trafic.

Je suis sûr que ce phénomène se produira dans cette partie de la ville également.

Par ailleurs, M. Hutchinson et moi-même sommes en train de préparer une étude où il apparaît que les fonctionnaires européens qui résident loin du Berlaymont ne s'y rendent pas en voiture, contrairement à ceux qui habitent dans un rayon de 2,5km. Cela signifie que d'autres modes de transport existent, mais que certains ne les utilisent pas.

Par conséquent, il faut oser. Si l'on est décidé à rompre avec les conceptions urbanistiques du tout à la voiture pour ouvrir la ville aux piétons, à l'instar de grandes métropoles comme Madrid ou Milan, on doit précisément le faire dans ce périmètre qui est la carte de visite de notre capitale.

Heureusement, les diplomates et les hauts fonctionnaires de l'Union européenne sont d'accord avec cette vision. En fin de compte, il s'agit là de l'application de leur politique.

L'idée est de rendre l'espace semi-piétonnier. Le rond-point Schuman restera ouvert à une partie du trafic.

Les architectes seront bientôt désignés. Tous les permis seront accordés cette année. Cela a pris plus de temps à cause des attentats, car il a fallu prêter davantage attention à la sécurité.

Ceux qui prédisent une augmentation du trafic jusqu'à Evere ou des embouteillages dans certains tunnels n'ont d'autre but que de contrarier le ministre-président, sinon je ne sais pas d'où ils sortent ces affirmations.

Le modèle de simulation Musti est encore moderne. C'est un algorithme d'affectation routière qui date de 2009, mais les comptages supplémentaires dans le quartier européen ont été effectués en 2014 pour actualiser les chiffres des

betrokkenheid, maar ook met vastberadenheid.

Het is nu 2017. Het plein is het lelijkste van de hele wereld, terwijl het net het visitekaartje van Brussel zou moeten zijn. We gaan daar realistisch aan werken. Er komt meer plaats voor voetgangers. Ik denk dat veel MR-jongeren het daarmee eens zijn.

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Mijnheer de minister, uw beweringen zijn onjuist. De officiële metingen van Musti van 23 juni 2015 wijzen op een algemene toename van het verkeer, tot in Evere toe. Enkel op de Kortenberglaan zou de verkeersdrukke afnemen.*

We kunnen de auto's niet wegtoveren. Dat is ook niet gebeurd toen de tunnels gesloten waren. Er is geen overleg gepleegd met de gemeenten en die werden ook niet op de hoogte gebracht. Bij de vergadering met de heer Hutchinson werden we voor voldongen feiten geplaatst. Ik heb toen aan uw kabinetschef en de andere aanwezigen gevraagd of het project aangepast kon worden en ze zeiden van niet.

De studie die nu gevraagd wordt, zal niets afdoen aan de reeds beschikbare resultaten. Er is dus geen sprake van enige raadpleging en die zal er ook niet komen. U legt ons uw mobiliteitsschema op.

U trekt zich misschien niet veel aan van wat er lokaal gebeurt, maar ik wel. U kunt niet zomaar

flux automobiles.

Nous avons prévu sept millions d'euros dans le cadre de Beliris. Mais, pour reprendre les paroles du ministre-président, "si le ministre Reynders veut jouer des jeux de politique politicienne autour de ce dossier, la Région prendra les coûts en charge."

Le ministre-président et moi-même ne voulons à aucun prix que ce dossier devienne l'enjeu de manipulations et d'instrumentalisations de fonctionnaires européens. C'est mauvais pour l'image de l'Europe et de Bruxelles.

Ce réaménagement se fera dans le dialogue, la concertation, la participation, mais aussi avec détermination.

Nous sommes aujourd'hui en 2017. Cette place est la plus laide du monde. Elle doit pourtant être la carte de visite de Bruxelles. Nous allons y travailler de façon réaliste et non idéologique ou dogmatique. Nous accorderons davantage de place aux piétons. Je crois que beaucoup de jeunes MR sont d'accord avec moi.

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Je suis en désaccord complet avec ce que le ministre a indiqué et je pense que ce qu'il a affirmé est contraire à la réalité. Sur le relevé officiel de Musti datant du 23 juin 2015, l'augmentation du trafic est mise en rouge partout jusqu'à Evere. La seule chose qui apparaît en vert, c'est l'avenue de Cortenberg, tout en démontrant que la congestion se maintient (on n'arrive pas au-dessous de 100%).

À moins d'une autre solution, on ne fera pas disparaître les voitures. Quand les tunnels étaient fermés, les voitures ne se sont pas évaporées. Ce que vous avancez n'est pas exact. Je dispose de l'étude Musti : il n'y a pas eu de concertation avec les communes, ni d'information des communes. Il y a eu une réunion avec M. Hutchinson où l'on a été mis devant le fait accompli. J'ai posé la question à votre chef de cabinet et aux personnes présentes quant à savoir si ce projet était modélisable sur le plan de la mobilité. La réponse fut négative.

L'étude qui est demandée aujourd'hui en cahier des charges ne consiste pas à remettre en cause le

stellen dat de cijfers niet juist zijn en dat we 40% van de wagens in rook zullen doen opgaan.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Dat kan gewoon niet en dat moet worden gezegd, want de mensen die blootgesteld worden aan de vervuiling en files, verdienen ook respect.

(Rumoer)

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*-
Inderdaad!

(Rumoer)

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*-
Zonder een ander project zullen de auto's niet verdwijnen. Misschien zal de situatie verbeteren dankzij federaal minister Bellot en het langverwachte gewestelijk expresnet, dat de MR en de groenen zo na aan het hart ligt.

(Rumoer)

(Opmerkingen van de heer Smet)

De cijfers die u meedeelt, kloppen niet. U spreekt de studie tegen die u zelf besteld hebt. U hebt geen overleg gepleegd met de gemeenten en u houdt geen rekening met de gevolgen voor de omwonenden in een straal van duizend meter of meer. Dat is onredelijk!

U hebt mijn vraag in verband met de Bermudadriehoek geenszins beantwoord. In beide

principe de ce qui a été fait. Il n'y a donc pas eu de concertation sur ce qui va être organisé et il n'y en aura pas. Vous souhaitez imposer votre schéma de mobilité et vous reconnaissez que, localement au moins, c'est catastrophique.

Si vous ne vous sentez pas concerné par ce qui se passe au plan local, sachez que c'est mon problème. Et je trouve qu'il n'est pas correct de dire que ces chiffres sont erronés et qu'on va faire disparaître 40% des voitures. Je me demande comment les habitants vont le percevoir et le comprendre. À partir du moment où vous arrivez à une augmentation de 530 à 700 véhicules par heure, de 300 à 436 et de 430 à 753 de par votre propre modèle, il n'est tout simplement pas correct et convenable que devant ce parlement vous annonciez faire disparaître 40% des véhicules.

(Remarques de M. Smet)

Ce n'est tout simplement pas possible ! Et je me dois de le dire parce que les gens qui vont vivre dans la pollution et dans les embouteillages ont aussi le droit au respect !

(Rumeurs)

M. Pascal Smet, ministre.- Exactement !

(Rumeurs)

M. Vincent De Wolf (MR).- Vous n'arriverez pas à faire disparaître les voitures sans un projet alternatif ! Peut-être que la situation progressera grâce à M. Bellot et au réseau express bruxellois (REB) cher aux écologistes et à nous-mêmes. Vous avez assisté à l'exposé de M. Bellot et vous lui avez rendu hommage.

(Rumeurs)

(Remarques de M. Smet)

Les chiffres que vous citez sont inexacts. Vous vous inscrivez en faux par rapport à une étude que vous avez commandée. Vous n'avez pas consulté les communes. Vous ne tenez pas compte des conséquences de la circulation et des embouteillages organisés pour les riverains dans un périmètre de 1.000 mètres ou plus. Contrairement à ce que vous dites, c'est l'ensemble jusqu'à Evere

richtingen laat u mensen rondjes rijden. Dat is niet wat wij verstaan onder een georganiseerd mobiliteitssysteem!

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Met uw antwoord hebt u een aantal dingen in de juiste context geplaatst, maar ik ben minder enthousiast over uw beslissing om de geselecteerde architect de kans te geven een ander mobiliteitsschema voor te stellen. Een architect is niet altijd het best geplaatst om de gevolgen van zijn keuzes in te schatten op de mobiliteit in de ruimere omgeving.

De heer De Wolf zou wat meer over het onderwerp moeten lezen, want verdampend verkeer bestaat wel degelijk. Het gaat niet, zoals de minister zegt, om een vermindering van de verkeersstroom met 40%. Wel daalt het aantal auto's met 40% op de wegen waar de capaciteit gereduceerd wordt, en met 25% in de ruimere omgeving.

Wanneer de wegcapaciteit naar omlaag gaat, zoeken automobilisten een andere manier om zich te verplaatsen. Vandaar onze oproep om het openbaar vervoer te versterken.

De heer Pascal Smet, minister.- De fiets is er ook nog. De Europese ambtenaren die naar hun werk rijden, leggen gemiddeld 2,5 km met de auto af. Dat is heel doenbaar met de fiets en zelfs te voet.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het Europees Parlement is niet erg consequent, want het wordt altijd korzelig als we zijn beleid in de Europese wijk in de praktijk brengen.

- *Het incident is gesloten.*

qui est augmenté en charge de trafic. Cela n'est pas raisonnable !

Par rapport au triangle des Bermudes, avec ce double triangle où vous envoyez des gens dans un circuit infernal, je n'ai obtenu aucune réponse. Si vous venez de l'avenue de Cortenbergh, vous êtes renvoyé vers la rue Archimède et la rue Stevin et vous continuez à tourner en rond, de même, en face, avec le rond-point Schuman, la rue Froissart et l'avenue d'Auderghem. Si vous trouvez que c'est cela un système de mobilité organisée, nous ne sommes pas d'accord avec vous !

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Vous avez bien contextualisé, mais je suis moins enthousiasmé par votre décision d'autoriser l'architecte sélectionné à proposer un autre schéma de mobilité.*

Le phénomène d'évaporation du trafic existe bel et bien, M. De Wolf. Il ne s'agit pas, comme l'a dit le ministre, d'une réduction de 40% du trafic, mais d'une diminution de 40% du nombre de voitures sur les voiries dont la capacité est réduite, et de 25% dans un environnement plus large.

Lorsque la capacité routière diminue, les automobilistes cherchent un autre mode de déplacement. D'où notre demande de renforcer les transports en commun.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les fonctionnaires européens parcourent en moyenne 2,5km en voiture pour se rendre à leur lieu de travail, une distance qui est parfaitement faisable à vélo.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Le Parlement européen n'est pas cohérent : il est contrarié s'il s'agit de mettre sa politique en œuvre dans le quartier européen.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "de ontwikkelingen in de taxisector en het toenemend aantal situaties van onbillijke concurrentie".

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 "een pendelbus tussen Thurn & Taxis en Brussel-Noord en de bouw van de Picardbrug".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- In 2017 zal een groot deel van de Vlaamse administratie verhuizen naar een nieuw gebouw op de site van Tour & Taxis. Het gaat om ongeveer 2.600 ambtenaren. Op dit moment werken die nog voornamelijk in gebouwen die op wandelafstand liggen van het treinstation Brussel-Noord, maar na de verhuizing zullen ze dus een langere weg moet afleggen tussen het station en het nieuwe gebouw.

De Vlaamse overheid overweegt om een pendelbus in te leggen tussen het Noordstation en Tour &

INTERPELLATION DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant "les évolutions du secteur des taxis et l'augmentation des situations de concurrence déloyale".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, 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 "un service de navette entre Tour et Taxis et Bruxelles-Nord, et la construction de la passerelle Picard".

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *En 2017, une partie de l'administration flamande déménagera dans un nouveau bâtiment sur le site de Tour & Taxis. Quelque 2.600 fonctionnaires sont concernés. Leurs bureaux, qui étaient aisément accessibles à pied depuis la gare de Bruxelles-Nord, ne le seront plus après le déménagement.*

Jugeant l'offre de transports en commun insuffisante, l'administration flamande envisage de créer un service de navette de bus entre Bruxelles-Nord et Tour & Taxis et aurait déjà sollicité des

Taxis, omdat zij het huidige aanbod van het openbaar vervoer ontoereikend vindt. Ondertussen zou de Vlaamse overheid al offertes gevraagd hebben bij private vervoersmaatschappijen, de Vlaamse openbaarvervoermaatschappij De Lijn en de MIVB. Volgens mijn informatie zou de Vlaamse overheid die pendeldienst betalen en zou die uitsluitend toegankelijk zijn voor Vlaamse ambtenaren.

We hebben in deze commissie al heel vaak gesproken over een hoogwaardige verbinding met het openbaar vervoer tussen het Noordstation en Tour & Taxis. Aanvankelijk zou een tram beide locaties met elkaar verbinden. Die zou deel uitmaken van het Brabantnet van De Lijn en zou over de nog te bouwen Picardbrug rijden.

Ondertussen zijn de plannen echter veranderd. Een van de lijnen van Brabantnet (de lijn Willebroek - Brussel-Noord) zal aansluiten op metrolijn 3 en zal niet meer via Tour & Taxis rijden. De hoogwaardige verbinding tussen het Noordstation en Tour & Taxis zal door een buslijn worden ingevuld.

Bij de bouw van de Picardbrug zal er wel rekening gehouden worden met het feit dat er ooit, indien nodig en wenselijk, trams kunnen rijden.

Over die nieuwe brug, die het gewest samen met Beliris zal bouwen, is al heel wat gediscussieerd. Ze zou zeven meter hoog en zes meter lang worden en in ieder geval bestemd zijn voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Als mijn informatie nog up-to-date is, zouden de werken dit voorjaar van start gaan en zouden we nog voor het einde van deze zittingsperiode de langverwachte Picardbrug in gebruik kunnen nemen.

Op de site van Tour & Taxis wordt niet alleen een nieuw Vlaams administratief centrum gebouwd: er wordt een hele wijk ontwikkeld. Er zijn dus nog wel andere mensen dan de Vlaamse ambtenaren die behoefte zullen hebben aan degelijk openbaar vervoer.

Wat is uw standpunt over de pendelbus voor Vlaamse ambtenaren tussen het station Brussel-Noord en Tour & Taxis? Bent u op de hoogte van de vraag van de Vlaamse overheid aan de MIVB? Welke bus zou als pendelbus ingezet kunnen worden?

offres auprès de De Lijn, de la STIB et de plusieurs sociétés privées. Ce service réservé aux seuls fonctionnaires flamands serait à la charge de l'administration flamande.

En commission, nous avons abordé à plusieurs reprises la mise en place d'une liaison de transports publics performante entre Tour & Taxis et Bruxelles-Nord. Initialement, il était prévu qu'un tram du Réseau Brabant de De Lijn assurerait cette liaison via la future passerelle Picard.

Dans l'intervalle, les plans ont été modifiés. La ligne Bruxelles-Nord-Willebroek du Réseau Brabant rejoindra la ligne 3 du métro et ne passera plus par Tour & Taxis. La liaison entre Bruxelles-Nord et Tour & Taxis sera assurée par une ligne de bus.

L'aménagement de la future passerelle Picard prévoit néanmoins l'éventualité du passage de trams.

La passerelle Picard, qui sera réalisée en collaboration avec Beliris, est un pont à l'usage des cyclistes, des piétons et des transports publics, dont les travaux devraient commencer ce printemps pour s'achever d'ici la fin de la législature.

Le site de Tour & Taxis n'accueillera pas seulement les bureaux de l'administration flamande : tout un nouveau quartier y verra le jour. Les transports publics ne seront donc pas utilisés uniquement par les fonctionnaires flamands.

Quelle est votre position concernant cette navette de bus pour les fonctionnaires flamands entre Bruxelles-Nord et Tour & Taxis ? Avez-vous connaissance de la demande adressée par l'administration flamande à la STIB ? Quel bus serait utilisé pour assurer la navette ?

Comment évaluez-vous la liaison actuelle de transports publics entre Bruxelles-Nord et Tour & Taxis ? Vous basez-vous sur la fréquence ou sur l'usage ? L'offre actuelle est-elle suffisante au regard du futur développement du site ? Le nouveau Plan bus de la STIB en tient-il compte, ainsi que de la nécessité d'une liaison performante avec Bruxelles-Nord ?

Hoe evalueert u het bestaande openbaar vervoer tussen Brussel-Noord en Tour & Taxis? Doet u dat op basis van frequentie of gebruik? Vindt u het bestaande aanbod voldoende? Op de site van Tour & Taxis zal er zich immers een enorme ontwikkeling voltrekken. Speelt het aanbod daar voldoende op in? Hoe kan de toenemende vraag opgevangen worden? Wordt er in het nieuwe Busplan van de MIVB rekening gehouden met de op til zijnde ontwikkeling van Tour & Taxis en de nood aan een hoogwaardige verbinding met Brussel-Noord?

Hoe ver staat het dossier van de Picardbrug? Blijven de geplande timing en het budget ongewijzigd? Welke rol zal de Picardbrug spelen in het verhoogde openbaarvervoeraanbod tussen Brussel-Noord en Tour & Taxis?

Al mijn vragen hebben dus te maken met de mobiliteit in dat welbepaalde deel van Brussel, dat zich zeer snel ontwikkelt en de komende jaren diepgaande veranderingen zal ondergaan.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Uiteraard is er in het Busplan rekening gehouden met de ontwikkeling van Tour & Taxis. We zijn uitgegaan van een volume van 4.000 bewoners, 3.000 bedienden en 37.000 m² commerciële ruimte tegen 2025. Voor die schatting hebben we geen rekening gehouden met de winkels en de 2.500 bewoners van de Tivoli-site.

Als het Busplan eenmaal wordt uitgevoerd, zal de capaciteit vanuit het Noordstation met 33% stijgen. De huidige drie lijnen zullen naar vier lijnen opgetrokken worden.

Vandaag verbinden de volgende bussen Tour & Taxis met het Noordstation:

- bus 14 rijdt om de tien minuten tijdens de spits en volgt het traject Noord-WTC-Willebroek-Reders-Tour & Taxis;
- bus 57 rijdt om de acht minuten tijdens de spits op het traject Noord-WTC-Willebroek-Reders;
- bus 88 rijdt om de tien minuten tijdens de spits op het traject WTC-Tour & Taxis.

Où en est le dossier de la passerelle Picard ? Le calendrier des travaux et le budget sont-ils maintenus ? Comment la passerelle Picard s'articule-t-elle avec l'offre accrue de transports publics entre Bruxelles-Nord et Tour & Taxis ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Dans son Plan bus, la STIB tient compte du développement du site de Tour & Taxis. Nous tablons sur une population de 4.000 habitants, 3.000 employés et 37.000m² d'espace commercial à l'horizon 2025. Les commerces et les 2.500 habitants de Tivoli ne sont pas repris dans ces calculs. Ainsi, la liaison de transports en commun entre la gare de Bruxelles-Nord et le site de Tour & Taxis augmentera sa capacité de 33%. Les trois lignes actuelles seront portées à quatre.*

Trois lignes de bus effectuent la liaison entre Tour & Taxis et la gare de Bruxelles-Nord : la ligne 14, la ligne 57 et la ligne 88, dont les bus partent toutes les 4 à 5 minutes de Bruxelles-Nord vers Tour & Taxis aux heures de pointe et qui offrent une capacité de 1.287 places dans chaque direction. La STIB évalue la fréquence de ses lignes deux fois par an, en vue d'une extension éventuelle de son offre.

Après avoir consulté les différents acteurs concernant un éventuel renforcement de cette liaison, j'ai chargé la STIB de rédiger une note qui servira de base aux discussions avec De Lijn sur

Dat betekent dat er vandaag 1.287 plaatsen zijn in elke richting en dat er in de spits om de vier à vijf minuten een bus van het Noordstation naar Tour & Taxis rijdt. Bus 88 is in die telling niet meegerekend omdat die aan het WTC vertrekt. We evalueren de frequentie van de MIVB-lijnen tweemaal per jaar en zo nodig kunnen we beslissen om het aanbod uit te breiden.

Na gesprekken met Tour & Taxis, de Vlaamse administratie, Leefmilieu Brussel enzovoort over een mogelijke verbetering van de verbinding met het Noordstation heb ik de MIVB gevraagd een nota te schrijven. Die nota zal de basis vormen voor besprekingen over de aanpassing van de trajecten van De Lijn, die heel wat buslijnen naar de Noordwijk heeft. Ik kan me inbeelden dat De Lijn ook heel wat mensen vervoert die naar Tour & Taxis moeten en niet naar de kantoorgebouwen in de Noordwijk. Het zou interessant zijn dat De Lijn die mensen rechtstreeks naar hun bestemming brengt.

Op basis van de schattingen en het overleg met De Lijn zullen we bekijken of er bijkomende initiatieven nodig zijn.

Soms krijgen mensen die de afstand tussen het Noordstation en Tour & Taxis te voet afleggen - vooral als ze de shortcut via het park nemen - te maken met ongewenst gedrag van buurtbewoners. Samen met de stad Brussel zullen we naar oplossingen zoeken.

Mensen kunnen gerust te voet gaan. Het is heel gezond om elke dag wat te wandelen. Die afstand is de ideale wandelafstand om de hartconditie en de bloedcirculatie op peil te houden, en dan heb ik het nog niet over de longcapaciteit.

De Picardbrug speelt uiteraard een cruciale rol aangezien die een doorsteek mogelijk zal maken voor het openbaar vervoer, de voetgangers en de fietsers. De bussen zullen ongeveer twee minuten tijd winnen in elke richting, wat niet weinig is, aangezien de afstand in vogelvlucht tussen het Noordstation en Tour & Taxis slechts een kilometer bedraagt.

De bouwvergunning is reeds afgeleverd. Beliris zal de werken uitvoeren. Voor zover ik ben ingelicht, zullen die in 2018 starten. Wij proberen de datum nog te vervroegen maar dat is niet zo evident.

l'adaptation de ses tracés, étant donné qu'elle assure cette liaison avec une flotte de bus considérable.

Nous examinerons, sur la base de ces estimations et en concertation avec De Lijn, si de nouvelles initiatives sont nécessaires.

Certains craignent d'emprunter le raccourci par le parc en raison de l'attitude peu amène de certains habitants. Nous tâcherons de trouver des solutions à ce problème avec la Ville de Bruxelles.

La passerelle Picard constituera un atout majeur pour les transports publics, les cyclistes et les piétons. Elle permettra aux bus de gagner deux minutes sur leur trajet dans chaque direction. La gare de Bruxelles-Nord est en effet distante d'un kilomètre seulement à vol d'oiseau de Tour & Taxis.

Le permis d'urbanisme a été octroyé, et Beliris est chargé des travaux qui devaient être lancés en 2018. Nous tentons d'avancer cette date, mais ce n'est pas facile.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- U geeft cijfers over de te verwachten capaciteitstoename. U heeft zich niet uitgesproken over het idee van een pendelbus. Hoe ziet u die in het licht van de bijkomende frequentie en capaciteit? Ik veronderstel dat de cijfers die u geeft rekening houden met een pendelbus.

De heer Pascal Smet, minister.- Over welke pendelbus hebt u het?

De heer Paul Delva (CD&V).- De bus die de Vlaamse overheid wil inleggen voor de ambtenaren.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat is nog niet bevestigd.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat is nieuws voor mij. Dat wil zeggen dat al het vervoer langs de traditionele buslijnen moet.

De heer Pascal Smet, minister.- We bekijken nog of het aanbod volstaat en of we aanvullende initiatieven moeten nemen.

(Opmerkingen van de heer De Lille)

Zo nodig zullen we die verder uitwerken. Ik heb het toevallig vorige week nog met de directeur-generaal van de MIVB besproken. Ook De Lijn moet haar plannen duidelijk maken en dan kunnen we nagaan of het volstaat.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik begrijp dat ook over de pendelbus de gesprekken nog lopen.

U zei dat de frequentie twee keer per jaar wordt bekeken. Geldt dat voor alle lijnen?

De heer Pascal Smet, minister.- Inderdaad.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik heb niet goed begrepen wat u zei over de Picardbrug en de frequentie van twee minuten.

De heer Pascal Smet, minister.- Als de Picardbrug er komt, kan de bus over de Picardbrug

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Vous livrez des chiffres sur l'augmentation escomptée de la capacité. Comment combinez-vous l'idée de la navette de bus avec cette capacité accrue? Vos chiffres tiennent-ils compte de la navette évoquée?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *De quel service de navette parlez-vous?*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Celui que l'administration flamande veut mettre en place pour ses fonctionnaires.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il n'a pas encore été confirmé.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Tous les transports s'effectueront donc sur les lignes de bus traditionnelles?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous examinons avec tous les partenaires dans quelle mesure l'offre actuelle doit être élargie.*

(Remarques de M. De Lille)

Par ailleurs, la société De Lijn doit encore clarifier ses intentions.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Les discussions sur la navette de bus sont donc également en cours.*

L'évaluation semestrielle de la fréquence concerne-t-elle toutes les lignes de la STIB?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *C'est le cas.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Concernant la passerelle Picard et la fréquence de deux minutes, de quoi s'agit-il au juste?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les bus qui emprunteront la passerelle gagneront deux*

rijden en moet hij de hele omweg via het Redersplein niet maken, waardoor hij twee minuten sneller is.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

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

betreffende "de mobiliteit rond het station van Etterbeek in het kader van de ontwikkeling van de universitaire wijk".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het nieuwe metrostation Grondwet".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

minutes sur leur trajet actuel puisqu'ils ne devront plus passer par la place des Armateurs.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

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

concernant "la mobilité autour de la gare d'Etterbeek dans le cadre du développement de la cité universitaire".

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

QUESTION ORALE DE 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 "la nouvelle station de métro Constitution".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Mijn vraag betreft het nieuwe metrostation Grondwet, dat misschien een mooiere naam zal krijgen. De uitbreiding van de metro in de richting van Schaarbeek en Evere is het belangrijkste mobiliteitsproject van deze regering. Het project omvat ook het ombouwen van de premetro tussen het station Albert en dat van Brussel-Noord tot een volwaardige metro. De totale kosten voor de werken worden geraamd op 1,2 miljard euro.

Aan de zuidzijde van deze metrolijn zal een herinrichting van metrostation Albert nodig zijn om er een eindhalte van te maken. Er zal ook een nieuw metrostation, Grondwet of Toots Thielemans genaamd, gebouwd moeten worden ter vervanging van de halte Lemonnier die niet geschikt is voor een metro.

Er zijn dus enorme werken op til, want er is ook nog een nieuwe tunnel nodig. Die zal gaan van Zuidstation via het nieuwe metrostation Grondwet onder de Stalingradlaan en het Zuidpaleis tot aan de koker onder de Lemonnierlaan, wat neerkomt op 500 meter nieuwe tunnel.

Daarnaast is ook een tramtunnel van ruim 300 meter gepland onder de Fonsnylaan. Trams komende vanuit Vorst (lijn 82) en Sint-Gillis (lijn 81) moeten dan ter hoogte van de Denemarkenstraat ondergronds gaan en na de ondergrondse haltes Zuidstation en Grondwet aan de oppervlakte komen, respectievelijk op de Zuidlaan en de Jamarlaan.

Voor het zomerreces hebben we het er al over gehad, maar gezien dit een uiterst belangrijk dossier is, heb ik een aantal vragen in verband met de opvolging.

De plannen voor het nieuwe metro- en tramstation Grondwet onder de Stalingradlaan waren tot 13 mei het onderwerp van een openbaar onderzoek. Op 25 mei nam de overlegcommissie de opmerkingen door alvorens eind juni een advies te formuleren. Dat advies had alleen betrekking op het bestek van de impactstudie en niet op het project zelf.

Hoe werd rekening gehouden met de uiteenlopende onderdelen van het advies? Hoe zal het de studie zelf beïnvloeden? Na evaluatie van het advies van de overlegcommissie en de voltooiing van de

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *L'extension du métro en direction de Schaarbeek et d'Evere est le plus important projet en matière de mobilité de ce gouvernement. Il comprend aussi la transformation du prémétro entre les stations Albert et Bruxelles-Nord en un véritable métro, le réaménagement de la station Albert pour en faire un terminus, la construction d'une nouvelle station de métro - baptisée Constitution ou Toots Thielemans - sous l'avenue de Stalingrad, pour remplacer celle de Lemonnier qui n'est pas adaptée au métro. Le budget total de ce chantier est estimé à 1,2 milliard d'euros.*

Enfin, la construction de deux nouveaux tunnels est prévue, l'un pour le métro entre la station de la gare de Bruxelles-Midi et le boulevard Lemonnier en passant par la nouvelle station, et l'autre pour les trams sous l'avenue Fonsny. De gigantesques chantiers se profilent donc à l'horizon.

Fin juin, la commission de concertation, qui a examiné les remarques formulées dans l'enquête publique relative aux plans de la nouvelle station Constitution, a remis un avis qui n'avait trait qu'au cahier des charges de l'étude d'impact et pas au projet proprement dit.

Comment a-t-il été tenu compte des différentes parties de l'avis? Comment cela influencera-t-il l'étude? Une demande de permis a-t-elle été introduite avec des plans adaptés en fonction de l'étude d'impact? Quand la nouvelle enquête publique commencera-t-elle?

Dans son avis, la commission de concertation recommandait que l'étude d'impact évalue les conséquences des travaux pour les commerçants en vue d'une adaptation éventuelle des mesures de compensation à prévoir en accord avec le ministre de l'Emploi et de l'Économie. Dispose-t-on déjà des conclusions de l'étude? Faut-il adapter les mesures de compensation?

Par ailleurs, un groupe de travail réunissant Atrium Brussels, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Économie et Emploi en vue de proposer des mesures d'accompagnement pour les commerçants et les particuliers devait être créé. A-t-il commencé ses travaux? Des mesures d'accompagnement ont-elles été proposées?

Un projet de protocole d'accord devait être élaboré

effectenstudie met de daaropvolgende aanpassing van de plannen zou een bouwvergunning worden aangevraagd. Is dat ondertussen gebeurd? Wanneer zal het nieuwe openbare onderzoek van start gaan?

Een van de adviezen van de overlegcommissie over het bestek van de studie was een evaluatie van de gevolgen van de werkzaamheden voor de winkeliers om na te gaan of een aanpassing van de compensatieregeling aan de orde is. Dat zou gebeuren in overleg met de minister van Werk en Economie.

Er zou ook een werkgroep komen met onder andere Atrium Brussels, Brussel Mobiliteit, Brussel Economie en Werkgelegenheid. De werkgroep zou van start zijn gegaan in september, dus een half jaar geleden, en zou begeleidingsmaatregelen voor handelaars en particulieren voorstellen.

Zijn er al conclusies van de evaluatiestudies over de impact van de werkzaamheden op de handelaars? Moeten we de compensatiemaatregelen aanpassen? Is de werkgroep effectief gestart? Zijn er begeleidingsmaatregelen voorgesteld?

Voor het einde van het jaar zou met de stad Brussel een voorstel van protocolakkoord worden uitgewerkt over de werkzaamheden, waarin rekening zou gehouden worden met de herinrichting van de Lemonnierlaan en de Stalingradlaan. Is dat protocolakkoord uitgewerkt? Wat houdt het in? Welke entiteit neemt dat op zich? Welke afspraken zijn er gemaakt met de stad Brussel over de verdeling van de kosten tussen het gewest, de MIVB en de stad Brussel inzake de heraanleg van de lanen?

De communicatie van dit project zou verlopen naar het voorbeeld van de communicatie over tram 9 en tram 94. Er zal gelijktijdig met het verloop van de werkzaamheden gecommuniceerd worden en er zal samengewerkt worden met Beliris om gezamenlijk te communiceren over de hele metrolijn, met een apart logo, een aparte website en aparte informatie. Die operatie werd voor het zomerreces volop voorbereid. De minister liet in elk geval weten dat ze heel wat coördinatie vergt door de hoeveelheid instanties die erbij betrokken zijn. Daarbij denken we aan de MIVB, Brussel Mobiliteit, Beliris, de stad Brussel en de gemeenten.

avec la Ville de Bruxelles au sujet des travaux, qui devait tenir compte du réaménagement du boulevard Lemonnier et de l'avenue Stalingrad. Quel est son contenu ? Quelle sera la répartition des responsabilités ? Quels sont les accords avec la Ville de Bruxelles quant à la répartition des coûts du réaménagement des boulevards entre la Région, la STIB et la Ville de Bruxelles ?

Pendant les travaux, il est prévu que la communication sur la ligne de métro soit menée conjointement avec Beliris et fasse l'objet d'un site internet distinct. Cette opération préparée en profondeur exige une grande coordination entre les nombreuses instances concernées.

Pouvez-vous nous détailler le plan de communication relatif à ce gigantesque chantier qui affectera de nombreux habitants, commerçants et navetteurs ?

Zodra u meer nieuws had, zou u in de commissie toelichtingen geven. Kunt u de communicatie over de werkzaamheden toelichten? Hoe zit het met het communicatieplan van deze gigantische bouwplaats die eraan komt en die zowel de inwoners, de handelaars als de pendelaars zal beïnvloeden?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Naar aanleiding van het openbaar onderzoek en de vergadering van de overlegcommissie is er een advies gegeven. De effectenstudie zal, zoals in het advies gevraagd, ook de effecten van de alternatieven en varianten onderzoeken.

Bureau Stratec, dat de opdracht voor de effectenstudie kreeg, is op 3 november 2016 van start gegaan met het onderzoek. In het begeleidingscomité zitten de Directie Stedenbouw, Directie Monumenten en Landschappen, Leefmilieu Brussel, het Brussels Planningsbureau, Brussel Mobiliteit, de gemeente Sint-Gillis, de stad Brussel, Vivaqua, Infrabel, NMBS, MIVB, De Lijn en TEC. We verwachten de resultaten van de effectenstudie in mei 2017.

Op basis van die studie worden de definitieve metroplannen opgemaakt voor de aanvraag van de definitieve stedenbouwkundige vergunning. Als we de plannen moeten aanpassen, gebeurt dat in september 2017, wat betekent dat het openbaar onderzoek in het najaar plaatsvindt.

U weet dat minister Gosuin en ikzelf intussen een regeling voor een schadevergoeding hebben uitgewerkt. Het spreekt voor zich dat die van toepassing zal zijn op de bouwplaats. Het protocolakkoord tussen het gewest en de stad Brussel wordt voorbereid, maar aangezien het is verbonden aan de resultaten van de effectenstudie moet die eerst zijn opgeleverd om het protocol te kunnen sluiten.

Er is al een voorlopige website: www.metro3.brussels. Er zijn al informatiesessies georganiseerd in Schaarbeek en Evere en het beslissingscomité heeft eindelijk de voorwaarden van de aanbesteding ter waarde van 3 miljoen euro bekrachtigd. Het duurde even voor iedereen op dezelfde golflengte zat, maar uiteindelijk is het

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Comme demandé dans l'avis formulé par la commission de concertation, l'étude d'incidence examinera aussi les effets des autres solutions proposées. Elle fut attribuée au bureau Stratec, qui doit en livrer les résultats en mai 2017. Le comité d'accompagnement réunit la Direction de l'urbanisme, la Direction des monuments et sites, Bruxelles Environnement, le Bureau bruxellois de la planification, Bruxelles Mobilité, la commune de Saint-Gilles, la Ville de Bruxelles, Vivaqua, Infrabel, la SNCB, la STIB, De Lijn et la société TEC.*

Au besoin, les plans définitifs du métro seront adaptés selon les résultats de l'étude, et la demande de permis d'urbanisme définitif pourra être introduite en septembre 2017. Cela signifie donc que l'enquête publique se déroulera en automne.

M. Gosuin et moi-même avons élaboré un régime d'indemnités qui s'appliquera au chantier. Le projet de protocole d'accord entre la Région et la Ville de Bruxelles est en cours de rédaction, mais vu qu'il dépend des résultats de l'étude d'incidence, nous devons disposer de ceux-ci pour pouvoir le finaliser.

Un site internet provisoire (www.metro3.brussels) est en service. Des séances d'information ont déjà été organisées à Schaarbeek et Evere et le comité de décision a enfin validé les conditions de l'adjudication d'une valeur de 3 millions d'euros. Nous avons finalement réussi à mettre tout le monde d'accord.

gelukt.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Wie is er verantwoordelijk voor de heraanleg van de lanen? Wie zal de kosten op zich nemen?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat zal ik pas kunnen zeggen, wanneer het protocolakkoord gesloten is.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat zal dan in dat akkoord worden vermeld?

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

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ALAIN MARON

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

betreffende "de tenuitvoerlegging van een welzijnsbeleid via de begrotingen mobiliteit/openbare werken en de zin ervan, alsook de coördinatie met het welzijnsbeleid van de leden van het Verenigd College".

De voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

De heer Alain Maron (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het gewest vaart inzake daklozenzorg steeds vaker zijn eigen koers, terwijl dat beleidsdomein duidelijk verband houdt met sociale zaken, wat een bevoegdheid is van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie (GGC). Het is des te opmerkelijker omdat u samen met mevrouw Fremault bevoegd bent voor sociale zaken in de GGC.*

Zo antwoordde mevrouw Fremault op 11 januari in de commissie voor de Sociale Zaken op mijn interpellatie dat de nieuwe dagopvang voor daklozen in Haren door uw kabinet wordt

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Qui est responsable du réaménagement des boulevards ? Qui en assumera le coût ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Je pourrai le dire quand le protocole d'accord sera conclu.*

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Ce sera mentionné dans l'accord ?*

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

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ALAIN MARON

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

concernant "la mise en œuvre d'une politique d'action sociale via les budgets mobilité/travaux publics et le sens de celle-ci, ainsi que la coordination avec la politique d'action sociale des membres du Collège réuni".

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

M. Alain Maron (Ecolo).- Il s'avère que, par le biais de votre portefeuille régional et de vos budgets mobilité et travaux publics, la Région mène de plus en plus sa propre politique d'aide aux sans-abri. Or, la compétence de cette politique est explicitement dévolue à la Commission communautaire commune (Cocom) et relève des affaires sociales. C'est d'autant plus interpellant que vous-même, M. le ministre, disposez de ce portefeuille à la Cocom, conjointement avec Mme Fremault.

Ainsi, lors de la dernière Commission des affaires sociales de la Cocom, le 11 janvier dernier, où

gefinancierd met middelen die eigenlijk voor mobiliteit bestemd zijn. Ze voegde er nog aan toe dat de regering de financiering van die dagopvang niet onderzocht had en dat zijzelf er geen informatie over had, al waren er geruchten over een subsidie van 300.000 euro.

Het is hallucinant dat de minister die belast is met sociale actie niet kan antwoorden op elementaire vragen over het beleid omdat u uw gemeenschappelijke bevoegdheid voor sociale actie omzeilt door middelen voor mobiliteit te gebruiken. Dat is niet alleen schadelijk voor het beleid rond de aanpak van dakloosheid, maar roept ook vragen op over goed bestuur en de mogelijkheid om controle uit te voeren.

Waarom wordt een dagcentrum voor daklozen opeens met geld voor mobiliteit gefinancierd? Uit welke toelage komt dat geld? Om welk bedrag gaat het? Valt de nieuwe opvang onder de winteropvang en blijft dat initiatief bestaan? Kunnen daklozen er alleen in verwarmde ruimten terecht, of worden er ook andere diensten aangeboden?

Ik vernam dat u om de dagopvang te kunnen organiseren op 2 december een dringende vergadering organiseerde. Gezien de bijzonder korte termijnen had Winter 86.400, het consortium van verenigingen die officieel de dagopvang tijdens de winter organiseren in Brussel, niet voldoende tijd om een project te starten dat meer te bieden heeft dan een verwarmde ruimte. Uiteindelijk valt de nieuwe dagopvang daardoor onder SAMU social, dat altijd beter geïnformeerd is.

Waarom moest dat opvangcentrum zo dringend openen? We weten al een tijdje dat er een nieuw federaal opvangcentrum komt in Haren. Bovendien vraagt Winter 86.400 al lang extra middelen, die het niet krijgt. Opeens blijkt er voor een andere organisatie wel geld te zijn dat eigenlijk voor een ander beleidsdomein moet dienen.

Voor 2017 trok u een bedrag van 808.000 euro uit om de veiligheid en levenskwaliteit in de metro en de premetro te verbeteren. Het geld dient onder meer voor sociale begeleidingsmaatregelen.

Toen minister Vanhengel daar als uw vervanger tijdens de begrotingsbesprekingen vragen over kreeg, kon hij niet antwoorden. Het lijkt er echter op dat ook dat geld voor sociale maatregelen

j'avais déposé une interpellation sur le nouvel accueil de jour pour sans-abri à Haren, votre collègue Mme Fremault m'a indiqué que cet accueil de jour était financé par votre cabinet, dans le cadre de votre compétence en matière de mobilité et donc au moyen d'une allocation budgétaire affectée à la mobilité. Elle a souligné en outre que le financement de cet accueil de jour n'avait pas été examiné au sein du gouvernement et qu'elle ne disposait d'aucune information, même si des rumeurs font état d'une subvention de 300.000 euros. Or, cet accueil de jour avait débuté depuis le 9 janvier, donc avant le débat en commission.

Il est assez hallucinant que votre collègue, en charge avec vous de l'action sociale, ne puisse répondre à des questions élémentaires relatives à une politique parce que vous l'auriez décidée dans votre coin, sur vos budgets mobilité, en contournant en quelque sorte votre compétence conjointe d'action sociale. C'est interpellant parce que cela nuit sans doute à la cohérence de la politique mise en place au niveau du sans-abrisme, mais cela pose aussi question en termes de gouvernance et de possibilités de contrôle.

Pour quelle raison un accueil de jour pour sans-abri - a priori une compétence communautaire et non régionale, d'ailleurs organisée par la Cocom dans le cadre du dispositif hivernal - est-elle soudainement financée sur le budget mobilité ? De quelle allocation budgétaire provient ce financement ? À quel montant s'élève-t-il ? Cet accueil correspond-il à la durée du dispositif hivernal et sera-t-il pérennisé ? Se limite-t-il à la mise à disposition d'une pièce chauffée, ou d'autres services sont-ils organisés ?

Il nous revient par ailleurs que, pour organiser cet accueil de jour, votre cabinet a convoqué en urgence une réunion le 2 décembre dernier. Vu les délais extrêmement courts, Hiver 86.400, le consortium d'associations officiellement chargé de l'accueil de jour du dispositif hivernal à Bruxelles, n'avait matériellement pas le temps de mettre sur pied un véritable projet qui ne se réduise pas à un chauffoir, d'autant moins qu'un accueil de 300 places nécessite forcément des locaux supplémentaires. Ce nouvel accueil de jour revient donc finalement au SAMU social, qui est toujours prêt ou mieux informé d'emblée.

bestemd is.

Kunt u verduidelijken waar dat geld precies voor wordt gebruikt? Wat houdt sociale begeleiding in de metro en premetro in? Om welke stations gaat het?

Wil het gewest steunen op zijn beleid inzake mobiliteit en openbare werken om een eigen daklozenbeleid te voeren? Hoe rechtvaardigt u dat, gezien het feit dat de GGC al een gewestelijk beleid inzake sociale zaken voert?

Ik betwijfel niet dat bepaalde ondersteunde projecten zinvol zijn. Ik heb echter kritiek op de manier van werken. Bent u van plan om ook in de toekomst middelen voor mobiliteit aan sociale actie te besteden?

Zorgt Brussel Mobiliteit voor de uitvoering van de acties uit en de controle van de middelen, of doet een andere dienst dat? Hoe laat u uw beleid voor daklozenzorg op grond van uw bevoegdheid voor mobiliteit aansluiten op uw beleid op grond van uw bevoegdheid voor Sociale Zaken?

Pourquoi avez-vous déclenché ce projet en urgence ? L'ouverture du centre d'accueil fédéral à Haren est connue depuis un bon moment. Par ailleurs, les associations du consortium Hiver 86.400 réclament aussi depuis longtemps des moyens supplémentaires, mais les budgets n'ont jamais suivi. Or, ils semblent surgir tout d'un coup pour d'autres et dans le cadre d'un autre portefeuille.

Toujours en ce qui concerne le lien entre mobilité et sans-abri, vous avez dégagé 808.000 euros pour 2017 dans une nouvelle allocation de base destinée, je cite, "aux coûts liés à l'augmentation de la sécurité et de la qualité de vie dans le métro et le prémétro, en ce compris les mesures d'accompagnement social".

Interrogé sur le sujet lors des débats budgétaires, votre remplaçant, M. Vanhengel, n'a pas pu répondre aux questions d'éclaircissement sur cet article budgétaire. Il nous revient cependant que, dans ce cas également, les montants servent à couvrir des politiques d'action sociale directe (l'aide aux sans-abri).

Pourriez-vous dès lors nous préciser ce que recouvre exactement cette allocation budgétaire ? En quoi consiste l'accompagnement social dans le métro et le prémétro et quelles sont les stations concernées ?

Plus globalement, j'aimerais savoir si cela signifie que la Région, s'appuyant sur sa politique de mobilité et de travaux publics, entend mener sa propre politique d'aide aux sans-abri ? Comment est-ce justifiable dans la mesure où une politique régionale est déjà menée en la matière par la Cocom dans le domaine des affaires sociales ?

Pour être clairs, nous ne contestons nullement les projets soutenus. Certains d'entre eux sont sans conteste intéressants, mais nous nous interrogeons sur la manière de procéder. Les budgets relatifs à la mobilité pour les projets d'action sociale que vous avez engagés pour 2017 ont-ils vocation à être pérennisés ?

Quelle est l'administration chargée de la gestion de la mise en œuvre des actions en question ainsi que du contrôle de l'utilisation des financements ? S'agit-il de Bruxelles Mobilité ou d'une autre administration ? Comment votre politique du sans-

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Mijnheer Maron, het verbaast me dat u deze vraag stelt. Het is meer iets voor de N-VA of het Vlaams Belang om de bevoegdheidsverdeling tussen het Brussels Gewest, de GGC enzovoort te bekritisieren.*

Ik dacht dat u het wel zou waarderen dat we uit het budget voor mobiliteit en openbare werken de nodige middelen halen voor de meest kwetsbare mensen in onze samenleving.

Ik ben niet schizofreen en ben in staat om de verschillende maatregelen die ik als minister van Mobiliteit, collegelid van de GGC en collegelid van de VGC neem met de nodige samenhang uit te voeren. Met andere woorden: het daklozenbeleid dat ik binnen de GGC voer, verschilt niet van het daklozenbeleid dat ik op grond van een andere bevoegdheid voer.

Er zijn steeds meer daklozen in de metro en de reizigers hebben daar last van. Daklozen horen daar niet thuis, ze moeten in geschikte opvangcentra terecht kunnen. Daarom voer ik sinds een jaar structureel overleg met de MIVB, de daklozenorganisaties, de politie en andere betrokken partijen. In de begroting 2017 hebben we middelen uitgetrokken voor de opvang van daklozen uit de metro in de bestaande opvangcentra.

Er is wel degelijk een verband tussen mobiliteit en sociale zaken, aangezien daklozen zich vaak in metrostations of rond bushaltes ophouden. Ik wil geld voor mobiliteit gebruiken om daklozen niet alleen 's nachts, maar ook overdag naar opvangcentra te leiden en aan hun re-integratie in de samenleving te werken.

De beslissing werd genomen naar aanleiding van het opstellen van de begroting en kwam ter sprake tijdens gezamenlijke besprekingen van betrokken kabinetten. Ik leg binnenkort een nota voor aan de regering over de kwestie. Het is de bedoeling dat het bedrag van een miljoen euro wordt gebruikt om

abrisme menée avec votre casquette de ministre de la Mobilité s'articule-t-elle avec celle conduite avec votre casquette de ministre des Affaires sociales ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis étonné que ce soit M. Maron qui pose cette question. Elle conviendrait mieux à la N-VA ou au Vlaams Belang. En général, ce sont ces partis qui aiment interroger le gouvernement sur la répartition des compétences entre la Région, les institutions bicommunautaires, etc.

J'imaginai que vous apprécieriez que l'on ait trouvé dans le budget de la Mobilité et des Travaux publics, qui représente plus de 25% du budget régional, le moyen d'aider les personnes les plus vulnérables de notre société, à savoir les sans-abri.

Ensuite, je ne suis pas schizophrène. Même si j'ai plusieurs casquettes, étant ministre de la Mobilité, membre du Collège réuni de la Commission communautaire commune (Cocom) et membre du Collège de la Commission communautaire flamande (VGC), je reste la même personne qui, hier comme aujourd'hui, s'est toujours montrée cohérente dans ses différentes actions.

Autrement dit, la politique que je vais développer pour les sans-abri à la Cocom ne sera pas différente de celle que je vais appliquer sous une autre casquette.

Il y a de plus en plus de sans-abri dans le métro. Cela dérange beaucoup d'usagers, ce que je peux comprendre. Le métro ne peut être un refuge pour sans-abri, il faut trouver des endroits plus appropriés.

C'est pourquoi, depuis un an, nous avons engagé, avec la STIB, les associations qui s'occupent des sans-abri, la police et l'ensemble des acteurs, un dialogue très structuré. Et, dans le cadre du budget 2017, nous avons créé un article qui permet de financer des actions destinées à éloigner les sans-abri des stations de métro pour les accueillir dans des centres d'accueil existants.

Et moi, par souci humanitaire, j'ai décidé de consacrer aux plus faibles une partie de mon budget, que je pourrais dépenser à autre chose. Il y

daklozen die in metrostations rondhangen, door te sturen naar opvangcentra.

De maatregel sluit perfect aan op het bestaande beleid. U verwijt de minister die bevoegd is voor huisvesting toch ook niet dat hij aanvullende maatregelen tegen dakloosheid neemt? Ik doe niets in het geheim, alles werd besproken en goedgekeurd door de regering. Als ik dat mobiliteitsbudget niet aan de opvang van daklozen mag besteden, moeten zij op straat blijven leven. Ik kan me niet voorstellen dat u dat zou willen.

Het is schandalig dat er nog steeds mensen op straat leven, ook al is de situatie ingewikkeld. We moeten beter kunnen. Ik vind dat grote budgetten van bepaalde beleidsdomeinen gedeeltelijk moeten kunnen worden aangewend voor andere beleidsdomeinen waarvoor minder geld beschikbaar is.

De voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).- *U had het over uw verschillende bevoegdheden, maar vermeldde uw functie bij de stad Brussel niet.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben maar een eenvoudig lid van de Brusselse gemeenteraad.*

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).- *We moeten ons hier anders wel haasten zodat u op tijd naar de gemeenteraad kunt vertrekken.*

a en effet un lien, puisqu'à défaut, ils se retrouvent dans les stations de métro ou autour des arrêts de bus. Il est donc préférable de les guider vers des centres d'accueil pas seulement la nuit, mais aussi en journée, avec, comme but, de les réactiver dans la société.

C'est donc fait dans le cadre du budget et il en est d'ailleurs fait mention dans les échanges intercabinets. Très prochainement, je présenterai au gouvernement une note à ce sujet. L'idée est que ce million d'euros soit utilisé pour un dispositif d'aide aux sans-abri dans le cadre du dispositif existant au sens large. Le but est d'orienter vers ce centre les sans-abri qui sont dans le métro.

Il ne s'agit pas d'une politique séparée : elle s'intègre parfaitement à ce qui est en cours. On ne reproche pas à la ministre du Logement de prendre des initiatives complémentaires en matière de sans-abrisme... Ici, c'est exactement la même chose. Et cela ne se fait pas en cachette, puisque c'était prévu dans le budget, et que cela a été débattu et sera approuvé par le gouvernement. Et c'est pour aider les plus pauvres. Si Ecolo pense qu'il ne faut pas donner cet argent, cela veut dire que ces gens doivent rester dans la rue, les stations de métro, les arrêts de tram et de bus... Je peux difficilement imaginer que ce soit votre position.

Je continue de trouver que c'est scandaleux qu'il y ait dans notre société des gens qui logent dans la rue, même si la situation est très compliquée. J'estime qu'on doit faire plus dans un cadre existant et que le grand budget doit permettre de soutenir le petit budget sur le plan bicommunautaire. C'est aussi simple que cela. Ni plus, ni moins.

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

M. Alain Maron (Ecolo).- Monsieur le ministre, vous m'avez parlé de votre vie, vous m'avez parlé de vos différentes casquettes. Vous avez oublié votre casquette à la ville de Bruxelles...

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'y suis qu'un simple conseiller communal...

M. Alain Maron (Ecolo).- Simple conseiller, c'est ce que vous dites. Cela conditionne néanmoins les travaux de notre commission : il faut qu'ici on se

U gaf geen antwoord op mijn vragen. Hoeveel geld gaat er naar de dagopvang voor daklozen? Bevestigt u dat het om 300.000 euro gaat?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat wilde ik inderdaad voorstellen.*

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).- *Het dagcentrum is al in kannen en kruiken en heeft middelen gekregen, terwijl u nu zegt dat u wilt voorstellen om daar een bedrag van 300.000 euro aan te besteden. Ik snap het niet. Zijn die middelen al toegekend?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Nieuwe initiatieven kunnen altijd en ik stel voor om ze te financieren. De regering zal daarover beslissen.*

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).- *Maar de beslissing om het nieuwe dagcentrum te financieren is al genomen!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Vindt u dat de daklozen op straat moeten blijven leven?*

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).- *Het is de bedoeling dat ik vragen stel en u die beantwoordt.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Nee, het is de bedoeling dat we in de commissie debatteren.*

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).- *Toch niet. Buiten het parlement kunnen wij gerust debatteren, maar in dit parlement wil ik antwoorden op mijn vragen. Welk verband is er tussen het dagcentrum in Haren en het openbaar vervoer, de metrostations? Ik wil ook meer weten over dat bedrag van 800.000 euro.*

dépêche de travailler pour que vous puissiez être à l'heure au conseil communal.

Vous m'avez donc raconté toute votre vie, mais vous n'avez pas répondu aux questions. J'aurais voulu savoir ce qu'est ce financement de l'accueil de jour, à quel montant il s'élève. J'aurais voulu que vous me confirmiez si vous avez effectivement financé, à hauteur de 300.000 euros, de l'accueil de jour en lien avec le centre d'accueil de nuit à Haren. J'aimerais avoir une réponse à cette question-là.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est ce que nous aimerions proposer en effet.

M. Alain Maron (Ecolo).- Mais l'accueil de jour est déjà en route... Cela se passe. Les moyens sont octroyés et vous dites que vous allez proposer cela. Cela signifie que vous proposez après que les décisions aient été prises ? Je ne comprends pas. C'est en route, cet accueil de jour ? Les moyens sont-ils octroyés ?

M. Pascal Smet, ministre.- Rien n'empêche, quand il y a un financement, que de nouvelles initiatives émergent. Et je propose de le faire et de le financer. Le gouvernement décidera du moment opportun pour prendre la décision.

M. Alain Maron (Ecolo).- Mais c'est déjà décidé. C'est déjà fait. C'est déjà en route.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous trouvez que les gens doivent rester dans la rue?

M. Alain Maron (Ecolo).- Le principe c'est que c'est moi qui pose les questions et que c'est vous qui y répondez.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, en commission il s'agit d'avoir un débat.

M. Alain Maron (Ecolo).- Non, ce n'est pas ainsi que ça se passe, le travail parlementaire. On peut débattre, vous et moi, à l'extérieur ; il n'y a pas de problème. Mais dans ce cas-ci, j'aimerais obtenir des réponses à mes questions. Et j'aimerais également comprendre quel est le lien entre de l'accueil de jour à Haren et les transports en

Het is een goede zaak als u de daklozenopvang ondersteunt, maar waarom trekt u alleen geld uit voor daklozen die in de metrostations verblijven? Op andere plaatsen in de stad zijn er toch ook daklozen die hulp nodig hebben?

(Rumoer)

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
JAMAL IKAZBAN**

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

**betreffende "de start van het gratis nummer
1707 om verdachte voorwerpen en
gedragingen op het MIVB-net te melden".**

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG
VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,**

**betreffende "het nummer 1707 van de
MIVB".**

De voorzitter.- Op verzoek van de heer Jamal Ikazban, die verontschuldigd is, en met instemming van mevrouw Céline Delforge en minister Pascal Smet, worden de mondelinge vragen naar een volgende vergadering verschoven.

commun ? Et les stations de métro ? Et par rapport aux 800.000 euros aussi...

Si vous soutenez une politique d'accueil des sans-abri, c'est très bien, mais là encore, pourquoi réserver cela au public qui fréquente les stations de métro et pourquoi ne pas élargir cette politique à tout le monde ? Pourquoi du financement spécifique aux sans-abri qui sont dans les stations de métro, alors qu'ils sont partout et que partout ils méritent d'accéder à des politiques de relogement ?

J'aimerais bien avoir des réponses à ces questions.

(Rumeurs)

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. JAMAL
IKAZBAN**

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

**concernant "le lancement du 1707, numéro
gratuit pour signaler les objets et autres
comportements suspects sur le réseau de la
STIB".**

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME
CÉLINE DELFORGE,**

concernant "le numéro 1707 de la STIB".

M. le président.- À la demande de M. Ikazban, excusé, et avec l'accord de Mme Céline Delforge et du ministre Pascal Smet, les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.