



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 9 MAART 2015**

—

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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
LUNDI 9 MARS 2015**

—

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

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

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIES	6
- van de heer Marc Loewenstein	6
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende de "toegankelijkheid van de infrastructuur en voorzieningen van de MIVB".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Cieltje Van Achter, de heer Youssef Handichi, de heer Pascal Smet, minister, de heer Marc Loewenstein.</i>	10
- van de heer Marc Loewenstein	17
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
en tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
betreffende "het parkeren buiten de openbare weg en het ter beschikking stellen van parkings van bedrijven en supermarkten voor de buurtbewoners".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Céline Delforge, de heer Bruno De Lille, de heer Youssef Handichi, de heer Pascal Smet, minister, de heer Marc Loewenstein.</i>	21

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	6
- de M. Marc Loewenstein	6
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, Mme Céline Delforge, Mme Cieltje Van Achter, M. Youssef Handichi, M. Pascal Smet, ministre, M. Marc Loewenstein.</i>	10
- de M. Marc Loewenstein	17
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
et à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
concernant "le stationnement hors voirie et la mise à disposition de parkings d'entreprises et de supermarchés au bénéfice des riverains".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, Mme Céline Delforge, M. Bruno De Lille, M. Youssef Handichi, M. Pascal Smet, ministre, M. Marc Loewenstein.</i>	21

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	32	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	32
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 tevredenheidsenquête bij de MIVB-reizigers voor het jaar 2014".		concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2014".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	35	<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	35
- van de heer Julien Uyttendaele	39	- de M. Julien Uyttendaele	39
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 kaart van het volledig openbaarvervoernetwerk van de MIVB".		concernant "la carte du réseau complet des transports en commun de la STIB".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Youssef Handichi, de heer Pascal Smet, minister, de heer Julien Uyttendaele.</i>	41	<i>Discussion – Orateurs : M. Youssef Handichi, M. Pascal Smet, ministre, M. Julien Uyttendaele.</i>	41
MONDELINGE VRAGEN	44	QUESTIONS ORALES	44
- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	44	- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	44
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de stand van de denkoefening over de integratie van de elektrische fietsen in het Villo-systeem".		concernant "l'état d'avancement de la réflexion sur l'intégration de flottes de vélos électriques dans le système Villo".	
- van de heer Youssef Handichi	47	- de M. Youssef Handichi	47
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	

betreffende "de gedeeltelijke uitbesteding van de bewaking bij de MIVB".	50	Travaux publics, concernant "la sous-traitance partielle des loges et corps de garde à la STIB".	50
- van de heer Serge de Patoul aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	50	- de M. Serge de Patoul à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	50
betreffende "het gewestelijk parkeer-beleidplan en de personen met beperkte mobiliteit".	50	concernant "le plan régional de politique de stationnement et les personnes à mobilité réduite".	50
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe, betreffende "het foutief parkeren op parkeerplaatsen voor personen met een handicap".	50	Question orale jointe de Mme Carla Dejonghe, concernant "le stationnement irrégulier sur les emplacements réservés aux personnes handicapées".	50
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Mahinur Ozdemir, betreffende "het parkeren van personen met een handicap".	50	Question orale jointe de Mme Mahinur Ozdemir, concernant "le stationnement des personnes en situation de handicap".	50

*Voorzitterschap: mevrouw Simone Susskind, oudste lid in jaren.
Présidence : Mme Simone Susskind, doyenne d'âge.*

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

**betreffende de "toegankelijkheid van de
infrastructuur en voorzieningen van de
MIVB".**

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (FDF) *(in het Frans).*- *In december 2014 publiceerden het Interfederaal Centrum voor Gelijke Kansen en Bestrijding van Discriminatie en Racisme en het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) een verslag over de toegankelijkheid van de infrastructuur en de voorzieningen van de MIVB voor personen met een handicap.*

Dat werd bezorgd aan de directeur-generaal van de MIVB en de Brusselse minister voor Mobiliteit. De vaststellingen houden verband met het volledige netwerk, de toegankelijkheid van de metro's, bussen, trams en taxibusjes en de beschikbaarheid van informatie en communicatie voor mensen met een handicap.

Uit het verslag blijkt dat er niet systematisch contact werd opgenomen met personen met een handicap en verenigingen die de belangen van mensen met een handicap verdedigen. De bevindingen werden bovendien niet voldoende uitgewerkt. Bepaalde nieuwe investeringen beantwoorden dan ook nog steeds niet aan de

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

**concernant "l'accessibilité des
infrastructures et des équipements de la
STIB".**

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (FDF).- En décembre 2014, le Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations et le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) ont publié un rapport sur l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB pour les personnes en situation de handicap.

Si nous avons déjà débattu, il y a quelques semaines, de la question de l'accessibilité des trams aux personnes à mobilité réduite, je désire aborder aujourd'hui ce rapport de manière plus large.

Celui-ci a été transmis au directeur général de la STIB et au ministre bruxellois de la Mobilité. Il fait état de constats concernant l'ensemble du réseau, l'accès aux métros, trams, bus et taxibus. Il dresse également un état des lieux de l'accès à l'information et à la communication.

Je ne vais évidemment pas exposer ici les douze pages de constats et de recommandations, le gouvernement est en possession de ce rapport. Je

vereisten van de doelgroep. Voorts blijkt uit het verslag dat er geen volledig overzicht werd opgesteld van de toegankelijkheid van het netwerk voor personen met verschillende soorten handicaps, hoewel dat noodzakelijk is om een efficiënt actieplan op te stellen.

In de tevredenheidsenquêtes die de MIVB in 2013 en 2014 uitvoerde, werd niet specifiek gepeild naar de tevredenheid van gehandicapte passagiers.

Hoe wil de regering rekening houden met de opmerkingen van personen met een handicap? Hoe is ze van plan dat overleg te organiseren?

In het verslag wordt verwezen naar het niveauverschil en de afstand tussen de perrons en de metrostellen, die problematisch zijn voor gehandicapte passagiers. Is dat probleem bekend? Wordt er nagedacht over oplossingen?

Indien er geen aangepaste voorzieningen beschikbaar zijn, kunnen personen met een handicap die de metro willen nemen, assistentie krijgen. Die moeten ze echter reserveren via een duur telefoonnummer, dat niet bruikbaar is voor doven- en slechthorenden. Overweegt u om over te schakelen op een beter aangepast en goedkoper systeem?

Tramstellen van het type T3000 en T4000 zijn uitgerust met twee automatische platforms en oproepknoppen. Die werden echter nog nooit gebruikt. Bovendien ligt het platform aan de ene zijde van de tram niet tegenover het platform aan de andere zijde, waardoor een persoon met beperkte mobiliteit de hele tram door moet om uit te stappen.

Waarom wordt het systeem nog niet gebruikt? Hoe komt het dat de platforms aan de linker- en rechterkant niet tegenover elkaar zijn geplaatst? Wanneer worden die problemen aangepakt?

Voorts werd een aantal nieuwe bouwwerken nog niet aangepast om ze toegankelijk te maken voor gehandicapte passagiers, zoals de halte Eurocontrol uit 2014 en de halte Weldoeners.

Ook de taxibusjes komen in aanmerking voor een aantal verbeteringen. Zo moeten doven en slechthorenden via het internet kunnen reserveren, moeten de passagiers beter gegroepeerd worden

l'invite néanmoins, dans sa réponse, à en tenir compte, en plus des points exposés ci-après.

La consultation des personnes handicapées et des associations expertes en accessibilité n'est ni systématique, ni suffisamment développée. En conséquence, certains nouveaux investissements ne répondent toujours pas aux impératifs des personnes en situation de handicap. Le rapport constate également l'absence d'un état des lieux intégral de l'accessibilité du réseau, pour tous les types de handicaps confondus, état des lieux nécessaire au développement d'un plan d'action efficace.

Les enquêtes de satisfaction 2013 et 2014 n'ont pas sondé la satisfaction des usagers concernés par la problématique du handicap ou de la réduction de mobilité.

Comment le gouvernement prévoit-il de prendre en compte les observations des personnes handicapées? Comment envisage-t-il cette consultation?

Le rapport relève l'obstacle que constitue l'écart vertical et horizontal entre le quai et la rame de métro. Cette situation est-elle connue et des solutions sont envisagées?

Si les aménagements ne sont pas disponibles, un service d'assistance humaine est aujourd'hui accessible au niveau du réseau métro (prévu à l'article 39.1 du contrat de gestion 2013-2017). Seulement, ce service fonctionne sur réservation et via un numéro de téléphone surtaxé et il exclut d'emblée les personnes ayant des déficiences auditives. Prévoit-on passer à un système plus adapté et moins coûteux?

Concernant l'accès aux trams, les T3000 et T4000 sont équipés de deux rampes automatiques et de boutons d'appel pour permettre un embarquement autonome. Seulement, ces appareils sont restés inactivés depuis leur présence en réseau et la rampe d'accès du côté gauche n'est pas en face de la rampe d'accès du côté droit du tram, ce qui pose problème lorsqu'il faut sortir de l'autre côté puisque la personne à mobilité réduite doit traverser tout le tram pour sortir.

Y a-t-il une explication à cette inactivité du système et à la logique de placement des rampes à

om te lange trajecten te vermijden, moet de dienst ook op zon- en feestdagen beschikbaar zijn, worden de voorwaarden te streng bevonden door de gebruikers en moet het tariefbeleid beter aansluiten bij dat van het gewone openbaar vervoer.

Elke rit kost 1,70 euro en de gebruiker moet ten minste tien ritten aankopen. Het systeem werkt niet met abonnementen of kortingen. Het is vrij duur: je betaalt al gauw 884 euro per jaar, boven op de gewone abonnementskosten voor het openbaar vervoer.

Welke initiatieven wil de MIVB op korte termijn nemen om het systeem aan te passen?

De informatie voor personen met een handicap met betrekking tot de toegankelijkheid van het netwerk op de website van de MIVB zou niet actueel zijn en is bovendien moeilijk te vinden. Bovendien beschikt de website van de MIVB niet over het label 'Any Surfer', dat wordt verstrekt aan websites die toegankelijk zijn voor personen met een beperking. Informatie die wordt omgeroepen, is niet beschikbaar in schriftelijke vorm voor doven en slechthorenden. Voorts zijn informatieborden en wegwijzers niet altijd goed geplaatst en zijn ze soms onvolledig. Het personeel van de Bootiks is niet opgeleid om personen met een handicap op te vangen en beheerst de gebarentaal niet. Dat is problematisch, want gehandicapten die een goedkoop abonnement hebben, kunnen dat alleen in een Bootik verlengen.

Ik beweer niet dat de regering te weinig doet, maar er is nog veel werk aan de winkel. Zo moeten er nog veel metrostations met een lift worden uitgerust.

In afwachting van de volledige toegankelijkheid van de bushaltes voerde de MIVB het project Accessibus in. Van de zeven lijnen die met het project worden aangepakt, zijn er inmiddels vijf volledig toegankelijk voor gehandicapten: er rijden aangepaste bussen, de chauffeurs kregen een specifieke opleiding en er is een systeem om de haltes om te roepen en duidelijk aan te geven. Waarom werden nog niet alle lijnen in het programma opgenomen?

Hoe staat het met het dossier inzake de volledige toegankelijkheid van het netwerk, die volgens

l'opposé ? Quid pour le futur ? Quand ces appareils seront-ils activés ?

Par ailleurs, certaines nouvelles constructions sont, selon ce même rapport, inadaptées, par exemple, l'arrêt Eurocontrol, construit en 2014, et l'arrêt Bienfaiteurs, sur la ligne de tram 62.

Concernant le service porte-à-porte taxibus, mis en place en 1976, certaines améliorations semblent encore nécessaires :

- la mise en fonction du système de réservation sur Internet pour les personnes ayant un déficit auditif ;

- une gestion raisonnable des regroupements des passagers afin d'éviter l'allongement des trajets ;

- l'ouverture du service le dimanche et les jours fériés ;

- la révision des conditions d'accès jugées trop strictes par les usagers - on parle de 12 points de réduction d'autonomie - ;

- et, enfin, une politique tarifaire compatible avec le système de transport ordinaire.

Chaque voyage coûte 1,70 euro et l'utilisateur doit prépayer au minimum dix voyages. Ce système est donc distinct du transport ordinaire. Il n'y a pas de possibilité d'abonnements ni de réduction. La charge financière peut être lourde : si on calcule cinq allers-retours par semaine pendant un an, cela représente un budget de 884 euros, sans compter les frais d'abonnement annuels pour le transport ordinaire.

Pourriez-vous nous informer des initiatives prévues prochainement par la STIB pour répondre à ces observations concernant le système taxibus ?

Quant à l'accès aux informations utiles aux personnes en situation de handicap :

- les informations relatives à l'accessibilité du réseau ne seraient pas actualisées sur le site web de la STIB, et elles sont difficiles à trouver. Par ailleurs, ce site n'est pas labellisé Any Surfer ;

- lorsque des informations sont communiquées oralement dans les stations ou dans le matériel roulant, lors d'imprévus ou d'urgences, elles ne sont

artikel 39.1 van de beheersovereenkomst ten laatste op 1 januari 2014 een feit moest zijn?

Hoe staat het met de studie over de assistentiedienst van de MIVB in de metro? Hoe werkt die dienst en hoeveel kost hij? Hoelang van tevoren moet de gebruiker reserveren? Kan dat in de toekomst ook online of via sms? Kan het dure telefoonnummer vervangen worden door een gratis nummer? Hoeveel personen maken gebruik van de dienst?

Welke opleiding heeft het personeel van de MIVB gekregen inzake personen met een beperkte mobiliteit? Houdt die tevens verband met het onderhoud van het materiaal? Wordt de tevredenheid van personen met een beperkte mobiliteit geëvalueerd? Hoe gebeurt dat? Wordt er follow-up gegeven aan de klachten?

pas relayées par écrit pour les personnes ayant des déficiences auditives ;

- la signalétique relative à l'information et à l'orientation est parfois mal positionnée ou incomplète ;

- le personnel des Bootik n'est pas sensibilisé à l'accueil des personnes en situation de handicap et ne pratique pas la langue des signes. Ceci rend parfois difficile le renouvellement des abonnements des personnes handicapées bénéficiant d'un tarif réduit, puisque cette opération n'est autorisée que dans les Bootik.

Il s'agit de situations pénibles pour les personnes qui les vivent au quotidien, autant pour la personne handicapée que pour le personnel qui n'est pas formé pour réagir à ces situations.

L'objet de cette interpellation ne vise pas à pointer une certaine inactivité du gouvernement face à cette problématique. Il reste certes beaucoup de travail à réaliser dans le cadre des discussions budgétaires.

L'installation des ascenseurs se poursuit dans le cadre du programme pluriannuel qui se termine en 2018.

Par ailleurs, en attendant la mise en accessibilité des arrêts de bus qui correspond à l'article 41 du Contrat de gestion, la STIB a développé le projet Accessibus. Sur les 7 lignes prévues, 5 sont fonctionnelles. Des bus adaptés circulent, des chauffeurs ont bénéficié d'une formation spécifique et le confort des voyageurs est sensiblement amélioré par le système vocal et visuel des arrêts.

Qu'en est-il de ces Accessibus et des deux lignes à intégrer dans le programme ?

Dans les mesures à prendre, certaines sont beaucoup plus simples et bien moins coûteuses que d'autres. Il reste néanmoins utile de faire le point sur les chantiers encore à entamer et les priorités à se fixer. Compte tenu de ce qui précède et outre les questions posées ci-avant concernant la consultation des personnes en situation de handicap, la lacune entre le quai et la rame de métro, l'adaptation et le prix du service d'assistance dans le métro, les rampes dans les trams, les améliorations à apporter au système Taxibus,

l'accès à l'information et l'Accessibus, j'aimerais interroger le gouvernement sur les points suivants.

Où en est le dossier relatif à l'état des lieux de l'accessibilité du réseau, à dresser par la STIB et Bruxelles Mobilité, prévu à l'article 39.1 du Contrat de gestion pour le 1er janvier 2014 au plus tard ?

Pour ce qui concerne plus précisément le service d'assistance de la STIB dans le métro, où en est l'étude ? Pourriez-vous m'informer de l'utilisation et du coût de ce service ? Combien de temps à l'avance l'utilisateur doit-il réaliser sa réservation ? Une réservation par écrit - en ligne ou par sms - est-elle envisageable ? Pourrait-on remplacer le numéro surtaxé par un call center gratuit ? Combien de personnes recourent à ce service ?

Quelles sont les formations relatives aux personnes à mobilité réduite (PMR) dont bénéficie le personnel de la STIB ? Concernent-elles aussi l'entretien du matériel (lames électroniques, l'ouverture ordonnée des portes, etc.) ?

La satisfaction des usagers à mobilité réduite est-elle évaluée ? Si oui, comment ? Pourriez-vous enfin m'informer du suivi des plaintes déposées en la matière ?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *De MIVB moet er een prioriteit van maken om personen met een beperkte mobiliteit zo goed mogelijk te assisteren.*

Momenteel is die assistentie in slechts 48% van de metrostations mogelijk. Ze is vooral gericht op personen met een handicap die moeite hebben met het overbruggen van de ruimte tussen het perron en het metrostel.

Wie assistentie nodig heeft, kan die onder meer aanvragen via een betalend telefoonnummer, wat ik onaanvaardbaar vind. Op mijn vraag daarover antwoordde u dat dat nummer in 2013 en 2014 een opbrengst van respectievelijk 129 euro en 120 euro

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La mise en œuvre d'une assistance optimale à destination des personnes à mobilité réduite (PMR) au sein de la STIB doit être une priorité. À cet égard, je remercie mon collègue pour cette interpellation, qui rappelle une nouvelle fois que le travail à réaliser en la matière est important.

Je vous ai déjà interrogé sur l'assistance aux PMR dans les stations de métro. Cette dernière n'est actuellement possible que dans 48% des stations. Elle vise particulièrement les personnes handicapées, pour lesquelles franchir l'espace entre le quai et la rame présente une difficulté.

Parmi les différentes possibilités de réserver cette

per maand opleverde. Een gratis nummer leek u beter en u zou de MIVB daar schriftelijk over contacteren. Sindsdien is er niets veranderd, het betalend nummer bestaat nog steeds.

Hebt u de mogelijkheid bestudeerd om dat betalend nummer door een gewoon telefoonnummer te vervangen? Welk antwoord kreeg u op uw brief over dat probleem? Hoe verklaart u dat er de voorbije vier maanden niets is veranderd?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *De toegankelijkheid van het openbaar vervoer is belangrijk voor alle passagiers. Hoe komt het dat het zo slecht is gesteld met die toegankelijkheid, hoewel de MIVB daar aanzienlijk in investeert?*

Waarom worden de platforms waarmee de trams zijn uitgerust niet gebruikt? Ze hebben veel geld gekost. De MIVB voldoet op papier aan de infrastructuurvereisten, maar die infrastructuur werkt niet.

Wat loopt er fout bij de procedures van de MIVB voor de bestelling van materieel, het onderhoud en de aanpassing van de infrastructuur? Hoe kan het dat de resultaten zo pover zijn? Het meest verontrustende is dat het probleem wellicht niet te maken heeft met geldgebrek. Er valt voor te vrezen dat het om een procedureprobleem gaat.

Alle betrokkenen moeten overtuigd zijn van de noodzaak om personen met een beperkte mobiliteit te helpen. Als dat is doorgedrongen, moeten we deskundigen inschakelen. Misschien kunnen we een beroep doen op gespecialiseerde consultancy-bedrijven om projecten goed te keuren? Zonder kennis van zaken handelen, is immers louter verspilling.

assistance, j'ai constaté l'existence du numéro surtaxé auquel M. Loewenstein a fait allusion, ce qui me paraissait inacceptable. À ma question à ce sujet, vous répondiez : "En termes de recettes, le traitement des appels relatifs à l'assistance a généré respectivement, par mois, 129 euros en 2013, et 120 euros en 2014. Quand je vois ces montants, je me demande pourquoi on ne met pas en place un numéro gratuit. Je vais envoyer un courrier à ce sujet". Je constate malheureusement que rien n'a changé sur le site internet de la STIB, car ce numéro surtaxé est toujours d'application.

Avez-vous étudié la possibilité de supprimer cette ligne surtaxée afin de la remplacer par une ligne traditionnelle ? Quelle a été la réponse au courrier que vous avez envoyé à ce sujet ? Comment expliquez-vous que rien n'ait changé en quatre mois ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Ce problème d'accessibilité concerne autant les PMR que les autres usagers. M. Loewenstein a bien évoqué les principaux problèmes, qu'il s'agisse des taxibus ou des trois modes de transport de la STIB. Par contre, la question, d'un point de vue plus politique, est de savoir comment on en arrive à d'aussi piètres résultats, alors qu'on ne peut nier que la STIB investit des sommes relativement importantes dans l'accessibilité de son réseau.

Si on se penche à nouveau sur la question des trams, comment est-il possible d'avoir mis des passerelles qui ne sont, en fait, pas opérationnelles ? Cette installation a un coût. Il ne s'agit pas juste de répondre par des statistiques en matière d'infrastructures alors que, dans les faits, elles ne fonctionnent pas.

M. le ministre, que se passe-t-il dans les procédures de la STIB en matière de commande de matériel, d'entretien et d'élaboration des infrastructures censées s'adapter au matériel ? Comment est-il possible d'en arriver à d'aussi mauvais résultats ? Je ne suis pas sûre - et c'est bien le plus inquiétant - que ce soit juste une question d'argent et de moyens. Je crois qu'il y a un problème de procédures.

D'abord, il est nécessaire de bien faire intégrer chez

Het is duidelijk tijd voor een wijziging in de mentaliteit en de handelwijze van sommigen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- We hebben het tijdens de begrotingsbesprekingen al over de installatie van liften in metrostations gehad. We kregen toen een heel mooi overzicht van het meerjarenprogramma dat u hebt opgesteld.

U zei dat elk metrostation tegen 2019 met een lift uitgerust zou moeten zijn, zodat de metro toegankelijk wordt voor iedereen. Ik weet wel dat we een gedetailleerd programma hebben ontvangen, maar ik vraag me af of u op schema ligt om tegen 2019 elk metrostation van een lift te voorzien.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *In de ondernemingsraad van de MIVB kwam de aanwezigheid van personeel in metrostations regelmatig aan bod. De MIVB zou daarvoor kunnen zorgen door mensen zogenaamde reclasseringsjobs te geven. Dat zijn jobs voor medewerkers die geschikt zijn voor die functie en niet langer het werk kunnen uitvoeren dat ze tot dan toe deden. Ofwel geven ze hun baan bij de MIVB op en schakelen ze over op een uitkering van het ziekenfonds, ofwel krijgen ze een reclassering en houden ze een oogje in het zeil in een metrostation.*

Na het overlijden van controleur Iliaz Tahiraj ontving de MIVB 50 miljoen euro om de veiligheid van haar netwerk te verbeteren. Ze investeerde het geld in de aanwerving van controleurs en de installatie van bewakingscamera's.

tous les intervenants du processus de réalisation que l'objectif est la problématique des PMR. Ensuite, il faut faire appel à des experts. Il y a assez de sociétés de consultance spécialisées en la matière pour valider des projets. Ne peut-on recourir à leurs services pour vérifier que nos projets et nos choix sont opérationnels ? Sinon, on peut juste parler de gaspillage.

Il est manifestement indispensable de réformer certaines mentalités et certaines pratiques.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Lors des discussions budgétaires, vous aviez alors annoncé que chaque station de métro serait équipée d'un ascenseur d'ici 2019. Ce planning sera-t-il respecté ?*

Mme la présidente.- La parole est à M. Handichi.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- L'interpellation de Mr Loewenstein est complète, comme l'a déjà souligné Mme Delforge.

Lorsque je siégeais en tant que délégué syndical au conseil d'entreprise de la STIB, la question de la présence humaine dans les stations a été régulièrement évoquée. Pour assurer cette présence humaine, il avait été suggéré de créer des postes de reclassement.

Il s'agit, plus précisément, de postes destinés à des agents aptes pour assurer cette fonction, mais devenus définitivement inaptes pour la fonction qu'ils exerçaient au cours de leur carrière. Soit ceux-ci quittent leur poste à la STIB pour être pris en charge par la mutuelle, soit ils sont dirigés vers ces postes de reclassement, pour assurer une présence humaine dans les stations de métro.

De vakbond beschouwde het inzetten van personeel echter als de enige mogelijke oplossing. De aanwezige medewerkers kunnen onder ander personen met een beperkte mobiliteit assisteren.

De tram is niet aangepast aan reizigers met een beperkte mobiliteit. Verenigingen die deze reizigers vertegenwoordigen, werden niet geraadpleegd en konden geen overzicht geven van de moeilijkheden die een persoon met een beperkte mobiliteit heeft wanneer hij met het openbaar vervoer wil reizen. Bovendien werken bepaalde voorzieningen niet.

Er werd bijvoorbeeld ook nooit gezorgd voor een degelijke bestuurderscabine voor buschauffeurs omdat hun mening nooit werd gevraagd.

Een duur consultancykantoor inschakelen om een antwoord te krijgen op die vragen, is niet nodig. Luister gewoon naar de bestaande verenigingen. Er is nog veel werk aan de winkel.

Mevrouw Delforge had het al over het te dure betaalnummer.

Als de minister echt aan de verzuchtingen van personen met een beperkte mobiliteit tegemoet wil komen, moet hij ervoor zorgen dat er personeel aanwezig is in de metrostations, zodat iedereen die dat nodig heeft, assistentie kan krijgen.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Zowel de MIVB als mijn kabinet ontving de gezamenlijke aanbevelingen van het Interfederaal Centrum voor Gelijke Kansen en Bestrijding van Discriminatie en Racisme en het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab).*

Suite au décès de notre collègue superviseur, la STIB a bénéficié de moyens importants pour garantir la sécurité de son réseau, soit 50 millions d'euros, qu'elle a investis dans le recrutement de contrôleurs et l'installation de quelques caméras de surveillance.

La délégation syndicale a alors développé l'idée de la présence humaine comme seule solution. La présence humaine dans les stations permettra, en outre, de répondre à toutes les difficultés des personnes à mobilité réduite (PMR).

Le tram n'est pas véritablement adapté aux passagers PMR. La raison en est que les principaux intéressés, c'est-à-dire les associations représentatives des PMR, n'ont pas été consultées et n'ont pas eu l'occasion d'exprimer les difficultés que ces personnes rencontrent au quotidien dans les transports en commun. De plus, certains dispositifs - comme les rampes d'accès - ne fonctionnent pas.

De la même manière, les chauffeurs de bus n'ont jamais eu droit à un poste de conduite digne de ce nom, parce qu'ils n'ont jamais été consultés.

Il n'est pas nécessaire de faire appel à des bureaux de consultance très coûteux pour obtenir les réponses à ces questions. Il suffit d'interroger les associations existantes. Il reste beaucoup à faire dans ce domaine.

Concernant le numéro de téléphone surtaxé, ma collègue Delforge a suffisamment développé ce sujet.

Si vous voulez vraiment répondre à cette question, M. le ministre, il convient d'assurer une présence humaine dans les stations pour venir en aide à toutes ces personnes.

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB et mon cabinet avons reçu les recommandations conjointes du Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations et du Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles.

M. Loewenstein a évoqué dans son interpellation

Bepaalde punten uit het verslag kwamen onlangs nog tijdens een interpellatie ter sprake.

We vergaderden met de verschillende betrokken diensten en verenigingen om het Eurocontrol-besluit aan te passen.

We werken aan een aanpassing van de website van de MIVB, zodat die gebruiksvriendelijker wordt voor slechtzienden. Binnenkort komt er een aparte pagina voor de taxibus online, zodat iedereen deze dienst via het internet kan reserveren.

De MIVB laat weten dat vervoer op aanvraag door slechts één dove persoon wordt gebruikt. Een dove kan immers vlot het gewone openbaar vervoer gebruiken. In overleg met de betrokken persoon werd naar een oplossing gezocht.

De informatie die bij onvoorziene of dringende omstandigheden wordt omgeroepen, wordt zo snel mogelijk op schermen in de stations bekendgemaakt. In trams is dat niet zo eenvoudig.

Het personeel in de Bootik beheerst de gebarentaal inderdaad niet, maar doven en slechthorenden kunnen hun abonnement online verlengen. Bovendien beschikt elke Bootik over een magnetische inductielus, een zeer handig systeem voor slechthorenden met een hoorapparaat.

In februari praatte de MIVB opnieuw met de Cawab en een vertegenwoordigster van het Centrum voor Gelijke Kansen en Bestrijding van Discriminatie en Racisme over hun aanbevelingen.

De MIVB vindt het overleg constructief en plant nog voor Pasen een nieuwe, eerder technische vergadering met alle betrokkenen.

De MIVB start in de loop van 2015 met een overzicht van de toegankelijkheid van het netwerk.

In 2013 waren er 926 personen in een rolstoel, 135 slechtzienden en 284 schoolgroepen die assistentie in de metro aanvroegen.

Omdat het personeel dat die assistentie verleent, ook andere taken uitvoert, is het moeilijk de kost van de assistentie te berekenen. Voor de 1.345 aanvragen werd gedurende 1.333 uur personeel ingeschakeld.

de nombreux points repris dans ce rapport. Certains de ces points, comme l'écart vertical et horizontal entre les quais et les véhicules, ont déjà fait l'objet d'interpellations il y a peu.

Concernant l'arrêt Eurocontrol, une réunion a eu lieu avec les différents services concernés et le secteur associatif afin d'adapter cet arrêt.

Des améliorations sont en cours sur le site Internet afin de le rendre plus accessible aux personnes déficientes visuelles, grâce à des fonctions zoom entre autres. Une page spécifique pour le service taxibus sera bientôt mise en ligne pour permettre à chacun de réserver ce transport par Internet.

La STIB indique que le service de transport à la demande n'est utilisé que par une seule personne sourde. Ceci est probablement lié au fait que la surdité n'empêche pas fondamentalement d'utiliser le réseau régulier. Des aménagements ont été trouvés avec la personne concernée pour répondre à ses besoins.

Les informations communiquées oralement lors d'imprévus ou d'urgences sont dans la mesure du possible relayées le plus rapidement possible sur les afficheurs en stations. Il n'est pas évident de communiquer sur les afficheurs dans les trams.

Quant à l'accueil des personnes d ficiennes auditives ou sourdes en Bootik, le personnel ne pratique en effet pas la langue des signes, mais ces personnes peuvent aujourd'hui commander et renouveler leur abonnement en ligne via le site MyBootik. En outre, chaque Bootik est pourvue d'un guichet équipé d'une boucle à induction magnétique, un système fort utile pour les personnes malentendantes appareillées.

En février, la STIB a rencontré une nouvelle fois le Cawab en présence d'une représentante du Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations pour parler de leurs recommandations.

Au terme de ces réunions, la STIB estime que la concertation est constructive. Avant Pâques, elle va programmer une nouvelle réunion plus technique rassemblant toutes les parties concernées.

L' tat des lieux de l'accessibilité du réseau, prévu dans le contrat de gestion, démarrera dans le courant de l'année 2015. Il s'agit d'ailleurs d'un

Assistentie in de metro moet ten laatste 24 uur voordien worden aangevraagd. Dat kan telefonisch bij Customer Care, via een online formulier of via praatpalen in de metrostations. We bestuderen in overleg met de verenigingen de manier waarop de assistentie wordt georganiseerd en willen in de loop van het jaar met resultaten komen.

De opleiding over de opvang van personen met een beperkte mobiliteit maakt integraal deel uit van de officiële opleiding die de bestuurders krijgen om hun getuigschrift van beroepsbekwaamheid te behalen. Het materieel wordt onderhouden door onderhoudspersoneel dat eveneens over de voor zijn functie nodige vaardigheden beschikt en ervoor wordt opgeleid.

Volgens de MIVB werd er geen tevredenheids-onderzoek bij personen met een beperkte mobiliteit gevoerd omdat de doelgroep moeilijk in beeld te brengen is. Daar ben ik het niet mee eens en ik zal aan de MIVB dan ook vragen of ze een tevredenheidsenquête kunnen uitvoeren.

Alleen voor de taxibus voerde de MIVB in 2014 een specifieke tevredenheidsenquête uit. De maatschappij beweert echter zich bewust te zijn van de verwachtingen die personen met een beperkte mobiliteit hebben en de moeilijkheden waarmee ze worden geconfronteerd. Ze heeft gespecialiseerd personeel en overlegt al jaren met de verenigingen.

In de loop van de volgende weken organiseer ik overleg met de MIVB, Brussel Mobiliteit en de verenigingen. Het duurt echter een tijdje voor de resultaten daarvan zichtbaar zullen zijn.

Ik zal aan de MIVB vragen hoever ze staat met haar interne onderzoek naar de tariefverlaging voor de betalende telefoonlijn.

Het is nog te vroeg om nu al te kunnen zeggen of de planning zal worden nageleefd. De regering is amper zes maanden aan het werk.

Het is zeer belangrijk dat er personeel aanwezig is in de metrostations. Ik heb destijds middelen vrijgemaakt voor allerlei functies, vooral in de metrostations, om ervoor te zorgen dat er personeel aanwezig is. Binnenkort zullen we die maatregelen evalueren.

des points abordés en concertation avec le Cawab.

Concernant le service d'assistance dans le métro, en 2013, il a enregistré 926 demandes de personnes en fauteuil, 135 de personnes déficientes visuelles et 284 de groupes scolaires.

Le personnel affecté à cette tâche étant multidisciplinaire, il est difficile d'exprimer leur implication en coût. Retenons que les 1.345 demandes d'assistance ont mobilisé du personnel pour un total de 1.333 heures.

L'assistance dans le métro peut-être demandée au plus tard 24 heures avant le départ. La réservation se fait soit par téléphone auprès du Customer Care, soit via un formulaire sur internet ou encore au travers du réseau de bornes dont sont équipées les stations de métro. Les principes d'organisation de l'assistance sont à l'étude, en bonne concertation avec les représentants du secteur associatif. Des résultats devraient être perceptibles dans le courant de cette année.

La formation relative à l'accueil des personnes à mobilité réduite (PMR), comme la STIB l'a déjà indiqué, fait partie intégrante du programme de formation des chauffeurs en vue de l'obtention de leur certificat d'aptitude professionnelle (CAP). Il s'agit donc bien d'un programme officiel. L'entretien du matériel est effectué par du personnel de maintenance qui, lui aussi, bénéficie à la fois des compétences et formations adéquates pour accomplir sa tâche.

La STIB explique l'absence d'étude de satisfaction de ce public par la difficulté de cibler les usagers à mobilité réduite. Je ne suis pas d'accord sur ce point, et je vais donc m'entretenir à ce sujet avec les responsables de la STIB pour voir s'ils peuvent réaliser une enquête de satisfaction spécifique à ces usagers.

Seul le produit taxibus, l'offre de transport en porte-à-porte réservée aux personnes handicapées, a pu faire l'objet d'une étude de satisfaction, menée fin 2014. Toutefois, la STIB se dit bien consciente des attentes de la clientèle PMR et des difficultés qu'elle rencontre, puisqu'elle compte en son sein du personnel spécialisé et mène une concertation avec le secteur associatif depuis de nombreuses années. C'est lors de mon premier mandat de ministre que j'ai instauré le dialogue, qui

Iedereen beseft dat de aanwezigheid van personeel in de metrostations belangrijk is. De MIVB blijft eraan werken. Na het overleg met de MIVB en de verenigingen zal duidelijk zijn of het gewoon een kwestie van tijd is of dat we er wat meer vaart achter moeten zetten.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (FDF) (in het Frans).- *Problemen oplossen vergt tijd en een goede planning op korte, lange en middellange termijn.*

Door voorafgaand overleg te plegen, kunnen we problemen en missers vermijden, zeker wat de assistentie aan personen in een rolstoel betreft. Maar we mogen ook slechtzienden, slechthorenden en personen met andere beperkingen niet uit het oog verliezen.

De assistentie kan via het internet, de telefoon of de praatpalen worden aangevraagd. Waarom

s'annonçait prometteur. Cette concertation est structurée au sein de la section PMR de la Commission régionale de la mobilité.

J'ai également promis d'organiser dans les semaines à venir une réunion avec la STIB, Bruxelles Mobilité et les associations. Une nouvelle dynamique est lancée, mais on ne peut espérer des résultats du jour au lendemain.

Concernant la diminution tarifaire de la ligne téléphonique payante, la demande sera réactivée afin de savoir où en est l'enquête interne de la STIB.

Pour ce qui est du respect du calendrier, il est prématuré de répondre à peine quelques mois plus tard. N'oublions pas que ce gouvernement n'est en fonction que depuis six mois.

La présence humaine est très importante. M. Chahid se souviendra de mes efforts, à l'époque, pour libérer des moyens au profit de toutes sortes de fonctions, notamment dans les stations de métro, destinées à assurer une présence humaine. Une évaluation est à l'ordre du jour dans les mois à venir.

Bref, tout le monde est conscient de l'importance de la question. La STIB continue à travailler sur le sujet. J'espère pouvoir, dans les prochaines semaines, organiser une réunion avec la STIB et les associations. Nous saurons alors si ce n'est qu'une question de temps ou s'il nous faudra encore un peu pousser les choses.

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (FDF).- Les problèmes ne se règlent pas du jour au lendemain. Certains sont connus depuis longtemps, d'autres ont été révélés par ce rapport, qui fait pendant à l'étude de satisfaction pour les PMR. Une planification à court, moyen et long terme, tenant compte de toutes les remarques émises, est nécessaire.

Une concertation préalable est indispensable pour éviter problèmes et couacs, notamment lors du passage des chaises roulantes. Mais des problèmes peuvent aussi se poser avec les personnes malvoyantes, malentendantes, etc.

neemt u over de betalende telefoonlijn geen standpunt in? Wat staat de overschakeling naar een gratis of goedkopere lijn in de weg? Het vergt geen maanden tijd om zo'n probleem aan te pakken.

Het aanwezige publiek was het niet eens met uw antwoord over het Bootik-personeel en het online verlengen van abonnementen. Misschien moet u beter uitleggen hoe dat werkt, en als het niet goed werkt, moet u ervoor zorgen dat daar verandering in komt.

Hoever staat het trouwens met de twee laatste Accessibuslijnen van de zeven die er zouden komen?

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

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

betreffende "het parkeren buiten de openbare weg en het ter beschikking stellen van parkings van bedrijven en supermarkten voor de buurtbewoners".

Mevrouw de voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de interpellatie beantwoorden.

De heer Loewenstein heeft het woord.

Le service d'assistance peut être réservé via internet, le téléphone ou les bornes. Qu'est-ce qui vous empêche, actuellement, de prendre position sur ce sujet ? Qu'est-ce qui bloque le passage d'une ligne payante à une ligne gratuite, ou au moins non surtaxée ? Cela ne devrait pas prendre des mois à résoudre.

Le public ici présent a semblé désapprouver votre réponse sur le personnel des Bootik et la réservation des abonnements en ligne. Tant mieux si l'on peut procéder au renouvellement par internet, mais peut-être faut-il alors mieux expliquer la manière de le faire. Et si le dispositif est branlant, il convient de l'améliorer.

Enfin, où en sont les deux dernières lignes des sept prévues pour l'Accessibus ?

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

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

concernant "le stationnement hors voirie et la mise à disposition de parkings d'entreprises et de supermarchés au bénéfice des riverains".

Mme la présidente.- Le ministre Pascal Smet répondra à l'interpellation.

La parole est à M. Loewenstein.

De heer Marc Loewenstein (FDF) (in het Frans).- In december 2012 telde het Brussels Gewest 764.000 parkeerplaatsen:

- 290.000 plaatsen op de openbare weg, waarvan 9.000 voor personen met een handicap, taxi's en leveringen;

- 448.000 plaatsen buiten de openbare weg, waarvan 197.000 gekoppeld aan woningen en 181.400 aan kantoren;

- 69.000 plaatsen voor de sectoren onderwijs, industrie, handel, erediensten en vrije tijd;

- 24.500 openbare parkeerplaatsen;

- 1.900 plaatsen op transitparkings.

Er bestaat een duidelijke consensus om het parkeren op de weg terug te dringen, zodat de openbare ruimte weer vrijkomt voor de verschillende gebruikers en de levenskwaliteit kan toenemen. Het verdwijnen van die plaatsen moet gecompenseerd worden door parkeerplaatsen buiten de openbare weg, onder meer via bijkomende parkings bij nieuwbouw.

Een groot deel van het huidige parkeeraanbod is niet toegankelijk voor buurtbewoners. De regering doet al het mogelijke om privé- of bestaande parkings buiten de kantooruren ter beschikking te stellen van de Brusselaars. Gedeeld parkeren zal een voorwaarde worden voor het verkrijgen van een stedenbouwkundige of milieuvergunning. Voorts wil de regering 10.000 parkeerplaatsen creëren op plaatsen waar men het openbaar vervoer kan nemen. Ook dat worden mogelijk gedeelde parkings voor de buurtbewoners.

Ook het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) vertrekt van de vaststelling dat het verkeer in de stad vastzit en bevat de doelstelling om het aantal parkeerplaatsen op de weg te verminderen. Op die manier wordt het gebruik van de wagen voor het woon- werkverkeer ontmoedigd.

Bij elke verlenging of vernieuwing van een milieuvergunning wordt het maximale aantal parkeerplaatsen vastgelegd op basis van de kantooroppervlakte enerzijds en de toegankelijkheid met het openbaar vervoer anderzijds. Indien

M. Marc Loewenstein (FDF).- Trois mois se sont écoulés depuis ma dernière interpellation sur la mise en œuvre du Plan régional de stationnement bruxellois. Je voudrais faire un saut encore plus important dans le temps, et reprendre des chiffres établis en décembre 2012 en cette même commission.

À l'époque, le nombre d'emplacements de stationnement en Région bruxelloise était de 764.400, répartis comme suit :

- 290.000 places en voirie, dont 9.000 réservées pour les personnes atteintes d'un handicap, pour les taxis et les livraisons ;

- 448.000 places hors voirie, dont 197.600 liées aux logements et 181.400 aux bureaux ;

- 69.000 places réparties entre les secteurs de l'enseignement, de l'industrie, des commerces, des cultes et des loisirs ;

- 24.500 places de parkings publics ;

- 1.900 places de parkings de transit.

À présent, il y a un consensus clair pour la réduction du stationnement en voirie et pour une réappropriation de l'espace afin de le partager entre les différents usages et usagers.

Dans la contribution intitulée "Les pratiques de déplacement à Bruxelles. Analyse approfondie" publiée dans les Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région bruxelloise, il est précisé que : "des espaces publics libérés des voitures et aménagés en fonction des attentes et besoins des différentes catégories de la population constituent une condition nécessaire pour accroître la qualité de vie en ville, et par là même contribuer à retenir à Bruxelles une classe moyenne contributrice."

Si l'on considère le taux d'immobilisation des voitures à Bruxelles, s'élevant selon la même étude à 97,9%, on sent que c'est sur cette masse qu'il faudra agir en renforçant le parcage des voitures hors voirie.

Selon l'accord de majorité, "la suppression de stationnement en voirie devra faire l'objet d'une compensation hors voirie (entre autres via des parkings supplémentaires dans le cadre des

het aantal parkeerplaatsen te hoog ligt, kan de betreffende ruimte vrijgemaakt worden voor een andere bestemming, kunnen de overtollige plaatsen ter beschikking worden gesteld van het publiek of moet er jaarlijks een milieubelasting betaald worden.

De maatregel moet leiden tot een rationeler beheer van de parkeerplaatsen buiten de weg en tot de terbeschikkingstelling van 10.000 tot 15.000 parkeerplaatsen aan de burgers.

Voorts vindt het FDF dat de bestaande parkeerplaatsen die 's avonds en tijdens het weekend onderbenut zijn, moeten worden opgesteld voor de buurtbewoners. Er moeten echter ook nieuwe parkings buiten de weg komen.

Hoe is het aantal parkeerplaatsen sinds 2012 geëvolueerd? Beschikt u over actuele cijfers?

Bevestigt u de doelstelling van het BWLKE om 10.000 tot 15.000 parkeerplaatsen buiten de weg vrij te maken? Hoeveel ondernemingen hebben ervoor gekozen hun parkeerruimte ter beschikking te stellen van de buurtbewoners?

Neemt u contact op met kantoren, ondernemingen en supermarkten om na te gaan of ze hun parkings 's avonds en in het weekend willen openstellen voor de buurtbewoners? Op welke manier vindt dat overleg plaats? Indien dat niet gebeurt, is de regering dan van plan om die optie uit te diepen en initiatieven te nemen, of laat ze het aan de privésector over om zelf een systeem uit te werken?

Hoe kunnen de doelstellingen van parking.brussels en het BWLKE op elkaar afgestemd worden? Een van de taken van parking.brussels is de aanleg van parkings buiten de weg. Zelf hebt u het haast uitsluitend over de aanleg van parkings buiten de weg bij nieuwbouw.

Het BWLKE schuift de optie naar voren om overtollige parkeerplaatsen af te schaffen en een nieuwe bestemming te geven. Is het denkbaar dat de afschaffing van overtollige parkeerplaatsen in niet-industriële zones wordt bevroren ten voordele van de bewoners, zolang de doelstelling inzake de afschaffing van plaatsen op de weg en de compensatie daarvan buiten de weg niet is gerealiseerd?

constructions de logements). [...] Une partie conséquente de l'offre de parking actuelle reste inaccessible pour les riverains. Le gouvernement cherchera toutes les solutions pour mettre les parkings privés ou existants à dispositions des Bruxellois en dehors des heures ouvrables. Le gouvernement imposera le parking 'partagé' dans toute demande de permis d'urbanisme et d'environnement. Par ailleurs, le gouvernement a pour ambition de lancer la création de 10.000 places de parking aux lieux de correspondance entre la route et les transports en commun pour favoriser l'intermodalité. Ces parkings seront si possible des parkings partagés pour les riverains."

Le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), publié au Moniteur belge en mai 2013, part du même constat de congestion de la ville et ambitionne de diminuer le nombre de places hors voirie pour décourager l'usage de la voiture pour se rendre au travail.

Le principe de cette mesure est le suivant : lors de chaque prolongation ou renouvellement du permis d'environnement, un nombre maximal d'emplacements de parking est défini en fonction de deux facteurs - la surface des planchers des bureaux et la zone d'accessibilité en transports en commun -, avec quelques exceptions. Si le nombre d'emplacements dépasse le seuil autorisé, le titulaire du permis d'environnement de l'immeuble de bureaux disposera des possibilités suivantes :

- supprimer les emplacements et réaffecter l'espace à un autre usage ;
- mettre les emplacements à disposition du public, comme parking pour riverains ou comme parking public ;
- conserver les emplacements de parcage excédentaires et payer annuellement une charge environnementale.

La mesure vise à gérer de manière rationnelle les emplacements hors voirie, et elle a comme objectif de rendre accessibles au public 10.000 à 15.000 emplacements. Dans une réponse à une question écrite sur le nombre de places de stationnement hors voirie excédentaires selon le Cobrace, il a été répondu qu'il oscillait entre 36.000 et 45.000 en zone A et entre 50.000 et 70.000 emplacements sur

Hoe staat het met de plannen van parking.brussels inzake de aanleg en financiering van parkings buiten de weg?

toutes les zones confondues.

Pour les FDF, outre ce qui ressort du Cobrace, il y a bien lieu d'optimiser les places de parking existantes et sous-utilisées les soirs et les week-ends au bénéfice des riverains et ce sera ici le sens de mon interpellation. Mais il convient aussi de construire de nouveaux parkings hors voirie. Toutes les villes qui peuvent servir d'exemple en la matière ont intégré à leur politique de réappropriation de l'espace public une politique de stationnement hors voirie correctement financée.

Compte tenu de ce qui précède, mon interpellation visera à interroger le gouvernement sur les points suivants.

Quelle est l'évolution des chiffres relatifs aux places de parkings depuis 2012 ? Disposez-vous de chiffres actualisés ?

Confirmez-vous l'objectif du Cobrace de 10.000 à 15.000 emplacements potentiels hors voirie ? Disposez-vous d'informations plus précises quant au nombre d'entreprises ayant fait le choix de mettre leur place de stationnement à la disposition des riverains ou du public ?

Parallèlement à cette application du Cobrace, des contacts sont-ils pris avec les centres de bureaux, les entreprises et les supermarchés pour évaluer et activer le potentiel en termes d'accessibilité des parkings aux riverains, les soirs et week-ends ? Si oui, quelles sont les modalités de concertation avec ces propriétaires de parkings ? Si non, y a-t-il une volonté du gouvernement de creuser cette option, de prendre des initiatives ou prévoit-il de laisser, et ce n'est pas un mal en soi, le privé développer ce style de services aux bénéfices des riverains ?

Comment concilier les objectifs de parking.brussels et ceux du Cobrace ? Un des rôles de parking.brussels est de créer du parking hors voirie. Lors des discussions budgétaires, je l'ai rappelé, vous vous focalisez d'abord sur le développement des stationnements hors voiries au niveau des nouvelles constructions de logements. C'est d'ailleurs repris dans votre déclaration de politique générale.

Quant au Cobrace, parmi les options, il y a la suppression de places excédentaires de stationnement et leur réappropriation à un autre

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Het parkeerbeleid en het beheer van de overstapparkings in het Brussels Gewest kan niet worden losgekoppeld van dat van de overstapparkings in Vlaams- en Waals-Brabant. Indien die er niet komen, heeft het GEN geen zin; Indien de modale verschuiving naar het GEN niet de verwachte omvang heeft, zal dat gevolgen hebben voor het aantal overstapparkerplaatsen op Brussels grondgebied en op het aantal parkeerplaatsen op de weg.*

Volgens het Iris 2-plan is het in geen geval aan het gewest om de gevolgen te dragen van een toenemende vraag op zijn eigen parkings, te wijten aan het uitblijven van overstapparkings in Vlaanderen en Wallonië. Hoe staat het eigenlijk met de aanleg van dergelijke parkings bij de GEN-stations?

Voor de belangrijkste overstapparkings had het gewest in het kader van het Iris 2-plan een aantal locaties vooropgesteld, waaronder Bordet, Berchem, Reyers, Vorst-Zuid, West-Beekant en Moensberg. Hoe staat het met die projecten?

Ook over de verdeelsleutel voor de spreiding van de middelen die nodig zijn voor de bouw van die overstapparkings bestaat er nog geen uitsluitsel. Volgens de gewestregering zouden de parkings deels gefinancierd moeten worden door de federale overheid en/of de andere gewesten naargelang het gebruik ervan door niet-Brusselaars. Hebt u in overleg met de andere gewesten al een geschikte

usage. Peut-on imaginer que, tant que l'objectif de suppression en voirie et de compensation hors voirie n'est pas atteint, la suppression de places excédentaires serait gelée aux bénéfices de riverains dans les zones non industrielles ?

Enfin, pourriez-vous me dire où en sont les plans de déploiement et de financement des parkings hors voirie que doit mettre en place parking.brussels ?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je souhaiterais rebondir sur l'intervention de mon collègue pour pointer quelques aspects complémentaires qui me paraissent important dans ce débat.

La question de la gestion du stationnement et des parkings de transit en Région bruxelloise doit être envisagée en même temps que l'état d'avancement des parkings de dissuasion dans les deux Brabant. Sans la création de ceux-ci, le RER sera inefficace et si le report modal sur le RER n'a pas lieu dans les proportions escomptées, cela aura un impact mécanique sur le réservoir de places de parking de transit sur le territoire bruxellois et sur le stationnement en voirie.

Le plan Iris 2 affirme qu'en aucun cas la Région ne doit être pénalisée par les conséquences d'un accroissement de la demande sur ses propres parkings, générés par une non-réalisation des parkings de dissuasion en Flandre et en Wallonie.

Nous n'avons pas eu l'occasion d'en savoir davantage depuis votre rencontre avec votre homologue flamand. Où en sont les deux Brabant dans la construction de ces parkings attenants aux gares RER ?

Deuxièmement, pour les principaux nouveaux parkings de transit, la Région avait retenu plusieurs localisations dans le cadre du plan Iris 2, et notamment à Bordet, Berchem, Reyers, Forest-Midi, la Gare de l'Ouest-Beekant, et Moensberg.

financieringsformule gevonden?

Belangrijk in verband met het aantal plaatsen buiten de weg is het aantal afwijkingen dat wordt toegekend krachtens artikel 2.3-54 lid 4, en het aantal gevallen waarin de eigenaar van de milieuvergunning beslist om het aantal plaatsen te behouden en een heffing te betalen.

Indien die twee categorieën niet in aanmerking genomen worden, kan het aantal beschikbare plaatsen buiten de weg niet correct berekend worden. Hebt u daar rekening mee gehouden?

Parking.brussels moest een kadaster van parkeerplaatsen buiten de weg en een kadaster van ondergrondse parkeerplaatsen en potentiële zones voor ondergrondse parkeerplaatsen opstellen. Hoe staat het daarmee?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Door buurtbewoners toe te laten de parkings van supermarkten of kantoren 's avonds of tijdens het weekend te gebruiken, zet men hen ertoe aan hun auto 's ochtends te gebruiken. Ze moeten die namelijk om acht uur verplaatsen. De kans is klein dat ze eerst hun auto elders parkeren om vervolgens het openbaar vervoer of de fiets te nemen.*

Voorts zuigen parkings auto's aan. We moeten

Où en est-on pour chacun de ces projets ?

Il y a également une autre question sur le même sujet pour laquelle nous n'avons jamais eu de réponse depuis plusieurs années : la formule de répartition des budgets nécessaires à la construction de ces parkings. Le gouvernement affirmait que le financement de ces parkings devait être en partie pris en charge par les autorités fédérales et/ou les autres Régions au prorata de leur utilisation par les non-Bruxellois. Avez-vous établi en concertation avec les autres Régions une formule de financement adéquate ?

Troisièmement, concernant le Cobrace, une donnée considérable relative au réservoir de places hors voirie et qui a été peu abordé est le nombre de dérogations accordées en vertu de l'article 2.3-54 paragraphe 4 et du nombre de cas où le titulaire du permis d'environnement qui, à la suite d'une demande de prolongation ou de renouvellement, ont décidé de maintenir les places excédentaires hors dérogation tout en payant une taxe.

Si on ne tient pas compte de l'impact de ces deux catégories, les calculs concernant le réservoir de places hors voirie sera faussé, dès lors avez-vous intégré cette donnée dans votre réflexion générale sur la politique de stationnement ? Quel est son impact actuellement ?

Quatrièmement, l'Agence bruxelloise de stationnement était censée réaliser un cadastre des places de parking hors voirie et un cadastre des parkings en souterrain et des zones potentielles de création de parkings souterrains. Pourriez-vous nous en dire un peu plus concernant l'état d'avancement de ces cadastres ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Au risque de paraître négative, je souhaiterais attirer votre attention sur le fait que l'usage de parkings de grandes surfaces ou de bureaux le soir ou le week-end a un effet pervers. En effet, il pousse les gens à utiliser la voiture le matin. Si on vous dit que vous devez libérer la place à huit heures du matin, vous allez devoir déplacer votre véhicule en pleine heure de pointe. Il y a peu de chance que vous le déplaciez juste pour vous garer ailleurs et pour sauter dans les transports en commun ou sur votre

vermijden dat we door nieuwe parkings aan te leggen, mensen ertoe aanzetten hun auto te behouden of er zelfs een tweede aan te kopen.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Parkeren is een essentieel onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Om de mobiliteit in het gewest te verbeteren, moeten we ons twee zaken afvragen. De eerste vraag is: hoe pakken we het autogebruik aan? De tweede vraag luidt: zijn er genoeg alternatieven voor de auto?

Wat de eerste vraag betreft, is het parkeerbeleid een essentiële hefboom. De autodruk kan onmogelijk afnemen zonder krachtadig parkeerbeleid.

Er bestaan inmiddels wetgevende teksten over het parkeerbeleid. Het Iris 2-plan vertrekt vanuit het principe dat het autoverkeer tegen 2018 met 20% moet afnemen in vergelijking met 2001. Het Gewestelijk Parkeerplan voorziet veeleer in een algemene gewestelijke aanpak in plaats van een aparte aanpak in elke gemeente.

Een van de belangrijkste principes in dat plan is dat moet worden bestudeerd of een verschuiving van minstens 16% van de parkeerplaatsen van de openbare weg naar parkings buiten de openbare weg mogelijk is. Verder is er nog het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE), waarin aandacht wordt besteed aan parkeren buiten de openbare weg en bij bedrijfsgebouwen en andere grote gebouwen.

De logica achter dat voornemen was dat er te veel gratis parkeerplaatsen zijn bij kantoorgebouwen, waardoor mensen die in Brussel komen werken en ook vaak een bedrijfswagen kunnen gebruiken, geen enkele reden hebben om die auto op te geven. Als mensen gratis met de auto rijden en meteen een

vélo.

L'autre aspect concerne l'effet aspirateur à voitures que peuvent avoir les parkings. Il faudrait éviter qu'en créant de nouveaux parkings, qui par ailleurs ont un coût pour lequel il est déterminant de savoir qui va payer, on pousse les gens soit à garder leur voiture, soit à en acquérir une nouvelle. La tendance dans toutes les villes modernes est à la diminution du taux de possession de véhicules individuels.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Si nous voulons améliorer la mobilité dans notre Région, nous devons agir sur deux axes : l'usage que nous faisons de la voiture et l'existence d'alternatives à l'automobile.*

Pour ce qui est de l'usage, la politique de stationnement est un levier essentiel. Afin de réduire le trafic automobile, il faut nécessairement développer une politique de stationnement énergique.

Il existe déjà des mesures relatives à la politique de stationnement :

- le Plan Iris 2 a pour objectif de réduire le trafic automobile de 20% d'ici 2018 ;

- le Plan régional de politique du stationnement propose une approche globale plutôt qu'une approche spécifique par commune et une mutation d'au moins 16% des emplacements en voirie vers des parkings hors voirie.

- le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) préconise une utilisation des emplacements des entreprises, hors voirie, et celui des grandes surfaces.

La gratuité des parkings des entreprises n'encourage pas les automobilistes, et notamment ceux qui disposent d'une voiture de société, à délaisser leur véhicule et utiliser les transports publics pour se rendre au travail. Le gouvernement a examiné plusieurs pistes concernant l'affectation de ces emplacements par les entreprises, et envisagé leur suppression et leur réaffectation à

parkeerplaats bij hun werkplek vinden, dan kan je ze nooit overtuigen om de auto te laten staan, al maak je het openbaar vervoer nog zo aantrekkelijk. Daarom heeft de regering gekozen om iets te doen met een aantal parkeerplaatsen bij kantoorgebouwen.

De regering heeft zich gebogen over de vraag wat ze met die parkeerplaatsen, die nu eenmaal beschikbaar zijn, kan doen. Er werden enkele oplossingen voorgesteld. Je kunt die parkeerplaatsen afschaffen door iets anders in de plaats te bouwen. Je kunt ze in zekere zin ook afkopen. Het idee was dat daarvoor een ontradende belasting zou worden ingevoerd die geleidelijk aan zou stijgen tot ze na een aantal jaar onbetaalbaar werd. Het was dus helemaal niet de bedoeling dat bedrijven die belasting zouden betalen. Bedrijven kregen namelijk de mogelijkheid om zulke parkeerplaatsen ook ter beschikking te stellen van buurtbewoners of van het brede publiek.

Mijnheer Loewenstein, ik benadruk dat het niet de bedoeling was dat bedrijven die parkeerplaatsen zouden delen. We wilden niet dat die parkeerplaatsen 's nachts en tijdens het weekend door de buurtbewoners gebruikt zouden worden en overdag door de werknemers van de bedrijven. Het was onze bedoeling dat een aantal parkeerplaatsen specifiek gereserveerd zou worden voor buurtbewoners.

Dat is ook logisch, anders stimuleer je het autogebruik. Je verhindert de werknemers niet om met de auto te komen werken, terwijl buurtbewoners de boodschap krijgen dat ze hun auto daar wel 's avonds en 's nachts mogen parkeren, maar dat ze die 's ochtends weer moeten verplaatsen. In feite verplicht je mensen dan om hun auto elke dag te verplaatsen.

Nu is het moment aangebroken dat een aantal maatregelen wordt uitgevoerd. De heer Loewenstein citeerde al uit het regeerakkoord. Ik zal er niet op terugkomen. De 10.000 extra plaatsen voor overstapparkings, die bedoeld zijn om gebruikers te laten overstappen op het openbaar vervoer en waarover we al gedebatteerd hebben in deze commissie, sluiten aan bij het regeerakkoord. Hetzelfde geldt voor het beschikbaar maken van privéparkings en openbare parkings buiten de werkuren voor Brusselaars.

d'autres destinations, leur rachat ou leur soumission à une taxe progressive dans le temps ou leur partage au profit des riverains.

M. Loewenstein, l'objectif n'était pas que les entreprises doivent partager leurs emplacements, mais bien qu'elles réservent un nombre spécifique de places en faveur des riverains. L'idée n'étant pas bien sûr d'encourager dans le chef des riverains un usage accru de la voiture.

L'accord de gouvernement prévoit la création de 10.000 emplacements supplémentaires pour des parkings de dissuasion, ainsi que la mutualisation des emplacements des entreprises en dehors des heures de bureau pour les Bruxellois.

Le gouvernement est-il favorable à cette mesure de partage avec les entreprises ? Faut-il créer des emplacements supplémentaires hors voirie, comme le soutient M. Loewenstein ?

Quelque 30% du trafic serait causé par des automobilistes à la recherche d'un emplacement de parking. Il faudrait spécifier qu'il s'agit d'automobilistes à la recherche d'un emplacement gratuit, puisqu'ils ne se rendent pas dans les parkings payants disponibles.

La création d'emplacements supplémentaires ne contribue pas à la réduction du trafic. Copenhague et Amsterdam ont réduit le trafic dans leur centre-ville en diminuant l'offre de stationnement. Amsterdam a créé des parkings souterrains et réduit l'offre en voirie et Copenhague a rationalisé ses parkings en limitant leur accès grâce à des prix prohibitifs.

Mon groupe plaide pour la création de parkings souterrains couplée à la suppression de places en surface et la non-augmentation de l'offre actuelle. Nous aimerions savoir si vous agissez en fonction de ce principe.

Par ailleurs, le plan de stationnement de Bruxelles-Ville est-il conforme à la politique de stationnement de la Région ?

Le gouvernement envisage de supprimer des emplacements en surface et de prévoir des parkings privés en compensation. Vous ne pouvez toutefois pas compenser la suppression d'emplacements à Schaerbeek par des

Wat is de stand van zaken? Kiest de regering ervoor om bedrijfsparkeerplaatsen te reserveren voor buurtbewoners om te vermijden dat ze verplicht worden om hun wagen 's ochtends vroeg weer op straat te zetten? Als ze dat moeten doen, zullen ze hun auto gedurende de rest van de dag wellicht nog gebruiken.

Zijn er nog extra parkeerplaatsen nodig buiten de openbare weg, zoals de heer Loewenstein beweert?

Iedereen heeft al het verhaal gehoord dat een op drie auto's zagezegd in Brussel rondrijdt op zoek naar een parkeerplaats en dat we extra bovengrondse of ondergrondse parkeerplaatsen moeten creëren om dat overbodige autoverkeer te vermijden. Er is intussen echter heel wat informatie beschikbaar, waaruit blijkt dat dat verhaaltje niet echt klopt of op zijn minst sterk genuanceerd moet worden.

Neem bijvoorbeeld de situatie in de stad Brussel. Daar rijden heel wat auto's rond op zoek naar een parkeerplaats, terwijl er nog heel veel plaats is in de openbare parkings. Chauffeurs zoeken dus niet naar een parkeerplaats op straat omdat er geen plaats is in openbare parkings, maar vooral omdat ze niet willen betalen voor een parkeerplaats. Eigenlijk zijn ze op zoek naar een gratis parkeerplaats.

Ik kan daarover een anekdote vertellen. Ik woon in de Begijnhofwijk in het centrum van Brussel. Op donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond is er geen parkeerplaats meer te vinden in die buurt. Dan staan er zelfs op het pleintje voor het bejaardentehuis Pacheco auto's dubbel geparkeerd.

Dat komt niet omdat er geen plaats is in de openbare parkings. Zowel in Parking 58 als in parking Alhambra of parking Lepage is er op dat ogenblik heel veel plaats. Maar op straat parkeren is gratis en in openbare parkings niet, zelfs al is het in heel wat openbare parkings mogelijk om een hele nacht te parkeren voor 5 euro.

Het verhaal van autoverkeer dat wordt veroorzaakt door chauffeurs die naar een parkeerplaats zoeken, klopt dus niet. Als je extra parkeerplaatsen creëert, kan je zulk autoverkeer niet automatisch vermijden. Er is eigenlijk een eenvoudige regel: voor elke parkeerplaats die ingevoerd wordt, rijdt er een auto rond in de stad. Als je het autoverkeer

emplacements à Bruxelles-Ville. Il convient de créer des parkings souterrains là où on supprime des emplacements en surface.

wilt doen afnemen, is het onverstandig om meer parkeerplaatsen te maken.

In Kopenhagen en Amsterdam heeft men de autodruk in het centrum onder controle gekregen door onder meer het aantal parkeerplaatsen te beperken. In Amsterdam worden ondergrondse parkings aangelegd, maar verdwijnen tegelijkertijd zo goed als alle bovengrondse parkeerplaatsen. In Kopenhagen is bovengronds parkeren heel erg duur, waardoor steevast 10 à 15% van de plaatsen beschikbaar is.

Met andere woorden: Groen is voorstander van ondergrondse parkeerplaatsen, maar alleen op voorwaarde dat voor elke nieuwe ondergrondse parkeerplaats een bovengrondse parkeerplaats verdwijnt en dat het totale aantal parkeerplaatsen niet toeneemt. Ik wil dan ook graag van u weten of u volgens dit principe werkt.

Deze interpellatie is interessant omdat we hopelijk een duidelijk overzicht krijgen van het aantal parkeerplaatsen dat de regering wil creëren op de openbare weg en daarbuiten. Wij vrezen echter dat het totale aantal parkeerplaatsen uiteindelijk zal toenemen. In dat kader wil ik ook graag weten hoe de parkeerplannen van Brussel-Stad aansluiten bij het beleid van het Brussels Gewest.

Er wordt beweerd dat er bovengrondse parkeerplaatsen zullen verdwijnen en dat er ter compensatie parkeerplaatsen buiten de openbare weg komen. Je kunt echter geen parkeerplaatsen schrappen in Schaarbeek en ze compenseren met parkeerplaatsen in Brussel. Het is logisch om ondergrondse parkeerplaatsen aan te leggen waar er bovengrondse parkeerplaatsen verdwijnen.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Nu begrijp ik er niets meer van! Niemand heeft een alternatieve oplossing voor de mobiliteitsproblemen, maar toch veroordeelt iedereen het autoverkeer. De liberalen hebben het over mobiliteit, maar tegelijkertijd leggen ze de NMBS besparingen op terwijl ze geen alternatief kunnen voorleggen.*

Wat doet het gewest voor inwoners die hun auto

Mme la présidente.- La parole est à M. Handichi.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Au secours, je ne comprends plus rien ! Vous n'apportez pas d'alternative à la mobilité et vous condamnez les trajets en voiture. Vous, c'est d'ailleurs un peu tout le monde : au gouvernement fédéral, les libéraux font des milliards d'économies sur la SNCB, le RER est une fois encore reporté... Je me tourne vers mes amis libéraux : comment pouvez-vous parler de mobilité et en même temps faire des économies sur la SNCB sans apporter

van de hand willen doen? Ik verwijs naar de vorige regering, maar u maakte tien jaar geleden ook al deel uit van de regering. Volgens sommige partijen moet het vervoersaanbod comfortabel, betaalbaar en milieuvriendelijk zijn. In een commissie zijn sommigen eerst tegenstander van ondergrondse parkings, maar daarna blijken ze voorstander te zijn... Ik begrijp er niets meer van.

Ik begrijp het beleid niet. Sommige delen van de openbare weg werden geprivatiseerd, mijnheer De Lille, want je moet er betalen voor zowel bovengronds als ondergronds parkeren. Ben ik de enige die deze discussies die niets opleveren, beu is?

Waarom zorgt de regering niet voor een alternatief, vooraleer ze de mensen vraagt hun auto weg te doen? Mijnheer Smet, welk alternatief biedt u burgers die hun privéwag van de hand doen?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *U hebt het onderwerp van deze interpellatie opengetrokken naar het volledige mobiliteits- en parkeerbeleid. Mijnheer Loewenstein had het echter over slechts één aspect. Daarop zal ik een antwoord geven.*

Uit tellingen van het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg blijkt duidelijk dat er een toename plaatsgevonden heeft: voor 2012 waren er 448.000 parkeerplaatsen buiten de openbare weg, in 2013 waren dat er 560.000 en in 2014 bleken het er 665.800 te zijn.

Hoe kunnen we die verschillende tellingen verklaren? Mijnheer De Lille heeft in twee jaar tijd toch geen 220.000 parkeerplaatsen gecreëerd!

(Samenspraak)

We moeten rekening houden met de manier waarop de tellingen gebeurden. De telling van 2014 gebeurde deels op basis van de databanken van het kadaster van 2012. Bij de telling van 2013 ging het

d'alternative ?

Et à la Région, qu'apporte-t-on à ceux qui voudraient abandonner leur véhicule ? Je parle de l'ancienne législature, mais il y a dix ans, vous étiez là aussi. Il faut une offre confortable, à prix accessible, écologique puisque certaines couleurs politiques en font un leitmotiv. Qu'a-t-on fait sous l'ancienne législature ? Dans une commission, on est contre les parkings souterrains, puis pour... Je ne comprends plus rien.

Je ne comprends plus la ligne politique. Je ne vois pas d'alternative. Des voiries publiques, M. De Lille, ont été privatisées, puisqu'elles sont payantes tant en surface que souterrainement. Est-ce juste moi qui suis fatigué de ces discours qui ne mènent à rien ? Y a-t-il moyen d'apporter d'abord une alternative, puis d'inciter les gens à abandonner leur voiture ?

M. le ministre, quelle alternative proposez-vous aux gens pour qu'ils abandonnent leur véhicule privé afin que nous allions vers une société moderne ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Le champ de l'interpellation a été élargi à presque toute la politique de mobilité et de stationnement. M. Loewenstein s'était limité à un seul aspect dans son interpellation. Je vais me contenter de répondre à ce qui était prévu.

Les différents comptages en matière de stationnement hors voirie ont mis en évidence une augmentation du nombre d'emplacements de parking : 448.000 places hors voirie avant 2012, 560.000 places lors du relevé effectué en 2013 et 665.800 places lors du relevé de juin 2014.

Comment peuvent s'expliquer les différences de comptage ? Ce n'est pas M. De Lille qui a créé 200.000 places en deux ans !

(Colloques)

Il faut prendre en considération la manière dont sont faits ces comptages. Dans le comptage de 2014 ont été prises en considération, parmi les sources d'infos, les bases de données issues du

om gegevens uit het kadaster van 2001. Voor de telling van 2012 is mij niet duidelijk waar de gegevens vandaan kwamen.

Het probleem is dat we geen gemeenschappelijke databank hebben. We weten niet hoeveel kantoren er zijn of waar die zich bevinden. Om het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) te kunnen toepassen, hebben we een gemeenschappelijke databank nodig.

Vooraf de niet-gereguleerde en niet-voorbehouden parkeerplaatsen op de openbare weg willen we afbouwen.

Op dit ogenblik kunnen we moeilijk inschatten welke impact de uitvoering van het BWLKE op het aantal parkeerplaatsen buiten de weg zal hebben. Dat is trouwens niet de enige blinde vlek in het parkeerbeleid.

De regering werkt aan een geharmoniseerd, transparant en coherent beleid. Na mijn ontmoeting met de burgemeesters deze week zal ik over meer informatie beschikken.

Ik wil benadrukken dat parking.brussels de maatregel weliswaar moet uitvoeren, maar dat Leefmilieu Brussel de leiding heeft. Ik wil er ook op wijzen dat ik mijn antwoord in overleg met de bevoegde minister, mevrouw Céline Fremault, heb opgesteld.

Vorige zomer vond er overleg tussen parking.brussels en Leefmilieu Brussel plaats. Beide instellingen besloten samen te werken voor een omschrijving en een label 'openbare parking' voor de BWLKE-plaatsen. Jammer genoeg volstaat het geld dat Leefmilieu Brussel van het klimaatfonds krijgt, niet om een voltijdse kracht in dienst te nemen bij parking.brussels.

Ik heb daar enkele bedenkingen bij. Het personeelsbestand bij Leefmilieu Brussel is de voorbije jaren sterk toegenomen. Het is dan ook vreemd dat niemand het dossier op zich kan nemen. Die kwestie wil ik de komende weken uitklaren.

Het overleg met de ondernemingen is nog niet opgeschoten. We willen samenwerken met privéspelers die al in de sector actief zijn en hun initiatieven ondersteunen, zodat ze die verder

cadastre 2012. Dans le comptage 2013, ont été prises en considération, parmi les sources d'infos, les bases de données issues du cadastre de 2001. Pour 2012, je ne sais pas d'où provenaient les données.

Le grand problème, aujourd'hui, est qu'il n'y a pas de base de données commune. Nous ne savons pas combien de places de bureau existent, ni où elles se trouvent. Pour pouvoir appliquer le Cobrace, il nous faut cette base de données commune.

En ce qui concerne la diminution des emplacements en voirie compensés par d'autres hors voirie, il est bon de rappeler que les emplacements dont il est question sont des emplacements non réglementés et non réservés en voirie. C'est une nuance importante à apporter.

C'est, pour le moment, très difficile de visualiser ces places et de savoir dans quelle proportion le stationnement hors voirie est affecté par le Cobrace. Ce n'est d'ailleurs pas la seule inconnue de la politique de stationnement. Je vais rencontrer cette semaine les bourgmestres pour en parler.

Le gouvernement s'est évidemment déjà penché sur la question, car je suis pour une politique harmonisée, transparente et cohérente, mais nous n'en sommes pas encore là. Nous y travaillons. Je reviendrai avec des informations plus précises après ma rencontre avec les bourgmestres.

Précisons cependant que si c'est bien parking.brussels qui est l'opérateur chargé de la mise en œuvre de la mesure, c'est Bruxelles Environnement qui reste à la manœuvre. Je tiens à souligner que cette réponse vous est faite en concertation avec la ministre responsable, Mme Céline Fremault.

L'été dernier, des contacts ont eu lieu entre parking.brussels et Bruxelles Environnement. Il a été convenu de travailler en partenariat sur l'élaboration d'une définition et d'un label parking public qui comprenne les emplacements Cobrace. Néanmoins, il semblerait que les moyens humains soient insuffisants pour le réaliser et que les crédits alloués à Bruxelles Environnement par le Fonds Climat ne permettent pas, pour l'instant, de financer l'engagement d'un temps plein travaillant sur le Cobrace à parking.brussels.

kunnen ontwikkelen.

Parking.brussels moet de maatregelen uit het BWLKE uitvoeren en moet dat wat sneller gaan doen.

We werken aan een besluit 'openbare parkings', waarin het begrip openbare parking in het kader van de bevoegdheden van de ambtenaren van Leefmilieu Brussel en van de gemeenten wordt beschreven, zodat we milieuvergunningen kunnen afgeven.

We bestuderen ook de mogelijkheid om buurtbewoners op parkeerplaatsen bij kantoorgebouwen te laten parkeren. De regering is daar in elk geval voor.

We werken ook aan een strategische nota over de promotie, de aanleg en de uitbreiding van de overstapparkings. Binnenkort ontmoet ik de Vlaamse minister in verband daarmee. Tegen de zomer moeten we klaar zijn.

We bereiden de beheersovereenkomst voor parking.brussels voor. Die moet tegen het einde van het jaar klaar zijn. Uiteraard zal die tekst melding maken van het parkeren buiten de openbare weg.

De komende maanden moeten de gemeenten een parkeerplan opstellen. Vaak hebben ze dat nog niet. Parkeren op de openbare weg is in Brussel-Stad gratis, maar dat zal ongetwijfeld veranderen. We moeten regels opstellen voor bezoekers van buiten Brussel die 's avonds in het gewest willen parkeren. De buurtbewoners moeten hun wagen in de buurt van hun woning kwijt kunnen.

We moeten ook een parkeergeleidingssysteem invoeren. Brussel is de enige stad ter wereld die dat nog niet heeft! Zonder zo'n systeem vinden de mensen de weg naar de parkings niet.

Daarnaast moeten we een smartphone-app ontwikkelen waarmee de gebruikers beschikbare parkeerplaatsen kunnen opzoeken, ook al zullen de meeste auto's in de toekomst met een boordcomputer uitgerust zijn.

Om een systeem uit te werken dat bezoekers vlot naar de parkings leidt en de Brusselaars naar de vrije plaatsen op de openbare weg of bij kantoren,

J'ai sur ce point quelques réserves. Il me semble en effet que les effectifs de Bruxelles Environnement ont beaucoup augmenté ces dernières années. Cela me semble dès lors curieux que l'on ne puisse pas trouver, au sein de ces effectifs, quelqu'un qui pourrait prendre en charge ce dossier. Nous allons, dans les semaines à venir, clarifier cette question.

Les contacts avec les entreprises ne sont, par conséquent, pas encore très avancés. La volonté est cependant de travailler en partenariat avec les acteurs privés déjà actifs dans ce secteur d'activité, comme par exemple Bepark qui développe des parkings à destination des riverains ou encore les Park & Ride. Nous soutenons ces initiatives afin qu'elles se développent davantage.

Parking.brussels a également comme mission la mise en place des mesures préconisées par le Cobrace. Il est aujourd'hui nécessaire d'accélérer cette mise en œuvre.

Nous travaillons actuellement à la rédaction d'un arrêté "Parkings publics" (découlant de l'ordonnance de stationnement de janvier 2009) qui définira notamment la notion de parking public dans le cadre de la compétence des fonctionnaires de Bruxelles Environnement et des communes aux fins de délivrer des permis d'environnement dans le cadre des dispositions du chapitre 3 "Stationnement hors voirie".

La problématique des riverains et de la mutualisation des parkings des bureaux à leur profit est également à l'étude. Je peux déjà vous dire que le gouvernement y est favorable.

Nous travaillons à une note stratégique relative à la politique de promotion, de construction et de l'extension des Park & Ride. La Flandre, tout comme la Wallonie, ont le droit de faire leur travail. Je vais bientôt rencontrer mon homologue à ce sujet. Je vous demande un peu de patience : j'ai toujours dit que ce serait fait avant l'été.

Le contrat de gestion avec l'agence de stationnement est en cours de préparation et devra être soumis d'ici la fin de l'année. Dans ce contrat de gestion, les priorités pour le fonctionnement de l'agence de stationnement seront fixées. Il va de soi que le stationnement hors voiries en fera partie.

Dans les mois qui viennent, toutes les communes

hebben we enkele maanden tijd nodig.

De parkings bij supermarkten bieden enorme mogelijkheden. Ze zijn immers alleen op zaterdagmiddag volledig volzet. Samen met de supermarktuutbaters moeten we bekijken hoe ze anders kunnen worden gebruikt.

Zulke maatregelen zijn nodig, want door de aanleg van fietspaden in bepaalde wijken, zal een aantal parkeerplaatsen op de openbare weg verdwijnen.

Autodelen is overigens een interessante mogelijkheid om het aantal auto's in de stad te doen afnemen. We kunnen er speciale parkings voor inrichten, zodat inwoners van Brussel die maar af en toe een wagen nodig hebben, geen eigen auto meer hoeven te kopen.

We zijn ons ervan bewust dat er nog enorm veel werk is en willen ons daar ook voor inzetten, maar we hebben wat tijd nodig en kunnen niet alles in één keer doen.

We zullen de principes met de burgemeesters bespreken voor we ze uitvoeren.

devront faire leur plan de stationnement. Souvent, il n'en existe pas encore. Le stationnement en voirie dans la Ville de Bruxelles n'est pas payant. Je pense que cela va changer. La Ville de Bruxelles devra d'abord élaborer son plan, en concertation avec la Région. Il faut aussi réglementer le stationnement en soirée pour les visiteurs. Les riverains qui possèdent une voiture doivent pouvoir la garer près de chez eux.

La deuxième chose à laquelle nous devons nous atteler, qui a malheureusement été omise ces dernières années, est la mise en place d'un système de téléjalonnement des voitures. Bruxelles est la seule ville au monde qui ne dispose pas encore d'un tel système ! Dans ces conditions, il est impossible de guider les gens vers les parkings.

Dans le même temps, nous devons créer une application pour smartphone qui permette de repérer les parkings existants et les places disponibles dans ceux-ci. D'ici deux ans, le smartphone lui-même deviendra superflu grâce à l'ordinateur de bord de la voiture connectée.

Quelques mois de travail seront encore nécessaires pour élaborer ce système, qui nous permettra de guider plus aisément les visiteurs vers les parkings et les Bruxellois vers les places libres en voirie ou les parkings de bureau mutualisés.

En outre, nous devons absolument exploiter les énormes possibilités liées aux parkings des supermarchés. En effet, ceux-ci ne sont entièrement occupés que le samedi après-midi et conservent des places disponibles à d'autres moments de la semaine. Nous devons examiner avec les responsables des supermarchés comment ces places pourraient être mieux exploitées.

Ces mesures sont d'autant plus indispensables que l'aménagement de pistes cyclables dans certains quartiers va nous amener à supprimer des places de stationnement en voirie.

Par ailleurs, le covoiturage est une piste intéressante pour réduire le nombre de voitures en ville. Des parkings destinés à cet usage pourraient être prévus dans la ville, "free-floating" et "one way". De cette manière, les Bruxellois qui utilisent une voiture de temps en temps n'auraient plus besoin d'une voiture privée.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (FDF) *(in het Frans).*- *Het is een goede zaak dat de regering erachter staat dat parkings van bedrijven en supermarkten 's avonds ter beschikking worden gesteld van de burgers. Ik hoop dat er binnenkort ook concrete maatregelen worden genomen.*

Er zijn al gemeentelijke plannen voor betaald parkeren en het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan wordt geleidelijk van kracht. Toch reikt het geen oplossingen aan voor het parkeren 's avonds, terwijl dat precies een van de grootste problemen is.

Uiteraard kan de terbeschikkingstelling van de parkings van supermarkten of bedrijven niet overal een oplossing bieden. Waar mogelijk, moet die optie echter worden uitgewerkt.

Een combinatie tussen het autoverkeer en het gebruik van het openbaar vervoer is wel degelijk mogelijk. Indien we automobilisten ertoe willen aanzetten hun auto te laten staan, moet het openbaar vervoer nog beter worden uitgewerkt en efficiënter worden. Het gewestelijk expresnet (GEN) moet operationeel worden, er moeten overstapparkings komen enzovoort.

Nous sommes tout à fait conscients de l'énorme travail à réaliser en matière de politique de stationnement. Nous sommes déterminés à l'accomplir, mais cela prendra un peu de temps et tout ne pourra pas être réalisé en une fois.

Les visions de principe vont à présent faire l'objet de discussions avec les bourgmestres avant d'être lancées.

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (FDF).- La question couvre deux situations, celle de parking.brussels et de l'exécution du Cobrace d'un côté, et celle de la mise à disposition de parkings de supermarchés ou d'entreprises en soirée, de l'autre côté. Je me réjouis d'apprendre que le gouvernement soutient la mise à disposition de parkings en soirée. J'espère que des mesures seront prochainement prises pour concrétiser cette position.

Aujourd'hui, nous avons des plans communaux de stationnement payant. Le Plan régional de stationnement se met progressivement en œuvre. Il peut répondre à certains problèmes mais, en soirée, ce n'est pas le cas pour l'instant. Le plus grand problème et les plus grandes demandes que nous entendons de la part des habitants concernent la recherche d'une place de stationnement quand on rentre du travail ou en soirée, quand on rentre à la maison.

On ne peut évidemment pas répondre partout par la mise à disposition de parkings d'entreprises ou de supermarchés parce qu'il n'y en a pas dans tous les quartiers résidentiels. Mais il est important de les développer là où c'est possible.

Il est aussi important de rappeler par rapport aux remarques de différents collègues que la cohabitation entre automobilistes et transports publics est possible. Tenter de trouver des solutions pour les automobilistes n'est pas incompatible avec le développement des transports publics.

Si on veut inciter les automobilistes qui le peuvent à abandonner leur véhicule, il faut que les transports publics soient encore plus développés et plus efficaces, que le réseau express régional (RER) soit activé, que les parkings de dissuasion

- *Het incident is gesloten.*

*(De heer Marc Loewenstein, eerste
ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

**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 tevredenheidsenquête bij de
MIVB-reizigers voor het jaar 2014".**

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Onlangs publiceerde de MIVB de tevredenheidsenquête van haar gebruikers voor het jaar 2014. Na drie opeenvolgende jaren met een score van 6,6/10, kenden de gebruikers de MIVB voor 2014 een score toe van 6,8/10.*

Die vooruitgang is mogelijk te danken aan de inspanningen die het afgelopen jaar werden geleverd, waaronder de nieuwe tramstellen T3000 en T4000, die de capaciteit en het comfort deden toenemen, evenals de verbetering van bepaalde frequenties.

De metro heeft een onderscheiding behaald en de tram behaalt een fraaie score van 6,9/10. De bussen, die zelfs in eigen bedding worden geconfronteerd met de gevolgen van het verkeer, blijven ietwat achter met een cijfer van 6,6/10.

soient construits et opérationnels, etc.

Enfin, nous sommes ici au parlement bruxellois et nous nous devons de faciliter la vie des Bruxellois qu'ils soient automobilistes, usagers des transports publics ou piétons. La mise en place de dispositifs, les solutions à apporter en voirie ou hors voirie doivent répondre à cette logique.

- *L'incident est clos.*

*(M. Marc Loewenstein, premier vice-président,
prend place au fauteuil présidentiel)*

**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 "l'enquête de satisfaction auprès
des usagers de la STIB pour l'année 2014".**

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Respectant la tradition, la STIB vient de publier l'enquête de satisfaction de ses usagers pour l'année 2014. Après trois années consécutives de stabilité avec un score de 6,6/10, les usagers ont réservé aux services de la STIB une évaluation plus favorable avec un score moyen de 6,8/10, soit une amélioration de 3%.

Il faut néanmoins se garder d'une euphorie pour ce léger progrès, qui peut trouver sa justification dans divers efforts apportés au cours de l'année passée. Cependant, il faut saluer la fourniture de nouveaux trams T3000 et T4000, qui contribuent à une amélioration sensible des conditions de déplacement - confort et capacité accrue - sur les lignes pourvues de ce matériel, ainsi que l'amélioration de certaines fréquences.

Si l'on analyse les scores par mode de transport, le

Het wordt wellicht niet eenvoudig om die score te verbeteren, aangezien de 220 tramstellen T3000 en T4000 bijna allemaal geleverd zijn en het materieel van lijnen 51, 81, 39, 44 en 93 de komende maanden niet wordt vernieuwd. Het zijn dus vooral de 172 bestelde bussen, waaronder heel wat gelede bussen, die extra plaatsen moeten opleveren.

Bovendien wordt er in 2015 geen enkele tram aangekocht.

De cijfers voor 2014 moeten diepgaand geanalyseerd worden. Hoe is de klantentevredenheid verdeeld over het gewest? In welke zones is de klant minder tevreden?

De score die naar voren komt uit de enquête die bij 7.725 personen online werd afgenomen en bij 2.925 personen telefonisch, moet ook volgens die verdeling worden opgesplitst. We willen ook graag weten waarom bepaalde personen telefonisch werden benaderd.

Op tal van plaatsen blijven overstappen een noodzakelijk kwaad, maar dat geldt niet voor de lineaire overstappen. De kwaliteit van de aansluitingen is een belangrijk criterium voor de gebruikers en is nog voor verbetering vatbaar.

De toekomstige noord-zuidmetrolijn wordt de eerste decennia nog niet in gebruik genomen. Tot die tijd zullen de reizigers geconfronteerd worden met lange wachttijden aan de Churchillrotonde door de vreemde beslissing om het rechtlijnige parcours af te schaffen.

De MIVB zou er in heel wat gevallen goed aan doen zich niet alleen te concentreren op de reissnelheid, die er maar niet op vooruit gaat, maar ook te streven naar kortere verplaatsingstijden voor de reizigers. De MIVB blijft echter vervelende overstappen opleggen, waardoor de verplaatsingstijd toeneemt. Uit de enquête blijkt overigens duidelijk dat het wachten bij bovengrondse haltes middelmatig scoort (5,4).

De afstand tussen trams 94 en 93 bij halte Legrand is enigszins verrassend en genereert overlast voor de reiziger die naar het Louizaplein moet.

Hoelang duurt het nog voor de reizigers bij het station Brussel-Zuid zich vlotter kunnen

métro atteint la distinction et le tram réalise un beau score de 6,9/10. Les bus, qui sont confrontés aux aléas de la circulation même si des sites propres leur sont réservés en certains points de la Région, restent à la traîne avec un score de 6,6/10.

On peut d'ores et déjà se poser la question de voir le score moyen de 6,8/10 encore évoluer en 2015, vu que la quasi-totalité des 220 trams T3000 et T4000 sont livrés et que les lignes délaissées - 51, 81, 39, 44 et 93 - ne bénéficieront pas d'une rénovation du matériel dans les prochains mois. L'accroissement du nombre de places offertes sera donc essentiellement fourni par la commande des 172 bus, dont un grand nombre de bus articulés.

Il sera peut-être moins facile d'améliorer ce score de 2014 compte tenu qu'aucun tram supplémentaire ne sera acquis en 2015 et que le seul réservoir de places additionnelles se trouve limité aux bus en cours de livraison, avec le handicap des difficultés de circulation que connaissent ces bus.

Les chiffres communiqués pour 2014 mériteraient une analyse approfondie. En particulier, comment se répartit la satisfaction des usagers au sein de la Région ? Quelles sont les zones où l'usager exprime une satisfaction plus mitigée ?

La cote obtenue par l'enquête menée auprès de quelque 10.000 personnes, soit 7.725 via le site internet et 2.925 par téléphone, mériterait d'être ventilée en dégageant les scores obtenus via internet, d'une part, et ceux obtenus auprès des 2.925 personnes contactées par téléphone, d'autre part. Dans la foulée, on apprécierait connaître le critère retenu pour les personnes contactées par téléphone.

Si les correspondances restent, en de nombreux endroits du réseau, une situation inévitable, tel n'est pas le cas pour les ruptures de charge linéaires, et plus particulièrement celle entre les lignes 3 et 7, qui reste une correspondance intenable pour nombre d'usagers. La qualité des correspondances est un des critères importants aux yeux de la clientèle et des efforts restent possibles sur ce plan.

La future ligne de métro nord-sud ne sera pas opérationnelle avant une dizaine d'années et, pendant cette longue période, les usagers devront continuer à subir de longues attentes à hauteur du rond-point Churchill et voir ainsi leur temps de

verplaatsen van de overdekte straat naar niveau -2? Welke indruk maakt dat op toeristen?

Kunt u een opsplitsing maken tussen de resultaten die werden verkregen via spontane antwoorden en die welke telefonisch werden verstrekt?

Kunt u op basis van de scores een analyse maken waaruit blijkt in welke zones de klantentevredenheid gematigder is?

Volgens welk criterium werden bepaalde mensen telefonisch benaderd?

Zou het in afwachting van de noord-zuidmetrolijn niet goed zijn om het overstappen tussen lijnen 3 en 7 af te schaffen en de rechtstreekse verbinding uit het verleden weer in te voeren?

Op welke lijnen heeft de aangekondigde vereenvoudiging van het netwerk betrekking?

parcours allongé, à la suite d'une décision aberrante de casser une ligne droite telle qu'elle a existé dans le passé, à la satisfaction générale des usagers.

Dans certains cas bien précis, la sagesse voudrait que la STIB arrête de se concentrer uniquement sur le critère de la vitesse commerciale, qui ne parvient pas à s'améliorer, et revoie sa position en réservant une attention prioritaire à des temps de déplacement plus courts pour l'utilisateur. Cette nécessité est balayée d'un revers de la main par la STIB, qui persiste à imposer des ruptures de charge pénalisantes, allongeant inutilement les temps de déplacement. L'enquête montre bien que l'attente aux arrêts de surface récolte un score plutôt médiocre (5,4) et qu'il y a donc un effort à faire.

On peut être surpris de l'instauration d'un arrêt décalé entre les trams 94 et 93 avenue Louise, à la halte Legrand. Cette récente disposition crée un certain embarras pour la clientèle qui se dirige vers la place Louise et ne contribue pas à améliorer la satisfaction du client.

Faudra-t-il attendre encore de nombreuses années pour améliorer les conditions de transfert des usagers à la gare de Bruxelles-Midi entre la rue couverte et le niveau -2 ? Quelle image de marque dégage un touriste devant laborieusement découvrir où se trouve la ligne qui le mènera à destination ?

Est-il possible de disposer d'une ventilation des résultats séparant les chiffres dégagés des réponses spontanées de celles données par téléphone ?

Les scores dégagés permettent-ils une analyse mettant en évidence les zones où la satisfaction des usagers est plus mitigée ?

Quel a été le critère retenu pour les personnes appelées par téléphone ?

En attendant la mise en service de la ligne de métro nord-sud, ne serait-il pas concevable de supprimer la rupture de charge entre les lignes 3 et 7 afin de rétablir une liaison directe comme elle a existé par le passé, et ainsi diminuer le temps de parcours pour les usagers de l'axe Churchill ?

Sur quelles lignes va porter la simplification du réseau annoncée par le CEO de la STIB ?

Bespreking

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Sinds 2011 wordt een deel van de enquêtes afgenomen bij reizigers die op het hele net aangesproken worden. Een ander deel gebeurt per telefoon bij 3.000 mensen die representatief zijn voor de MIVB-clientèle.*

Door telefonisch te enquêteren, worden afwijkende antwoorden en de oververtegenwoordiging van kritische en hogere sociaal-demografische profielen geneutraliseerd en voldoende jongeren onder de 18 jaar bereikt. Die laatsten nemen vreemd genoeg minder en minder vaak deel aan online enquêtes in het algemeen en aan MIVB-webenquêtes in het bijzonder. Daardoor geeft het telefonische deel van de enquête een exacter beeld.

De mensen die deelnamen aan de telefoonenquête werden aan de hand van 30 punten geselecteerd om tot een goede geografische en modale spreiding te komen. Dat gebeurde willekeurig door hen aan te spreken. Ze moesten bereid zijn om aan de telefonische enquête deel te nemen en ten minste tweemaal per maand met de MIVB reizen. Er werden quota bepaald op basis van de metro/tram/bus-verdeling van de MIVB.

Het telefonische gedeelte is zonder twijfel methodologisch betrouwbaarder, maar de MIVB wil toch de open enquête op haar website behouden, zodat elke klant zijn mening kwijt kan. Voor de globale score houdt het gewest in gelijke mate rekening met beide methodes.

Uiteindelijk namen er 7.725 respondenten deel aan de online enquête en 2.925 aan het telefonische onderzoek. Op basis van gegevens uit de nationale Beldam-studie zijn de resultaten gecorrigeerd zodat ze representatief zijn voor de MIVB-clientèle qua geslacht, leeftijd en gewest.

De globale tevredenheidsscore bedraagt 7,2/10 bij de telefoonenquête en 6,5/10 bij de enquête op de website. De gemiddelde, algemene tevredenheidsscore voor de MIVB bedraagt dus 6,8/10.

Tot in 2008 voerde de MIVB de tevredenheidsenquête zelf uit. Daarna heb ik het gewest

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre. - Depuis 2011, en remplacement du volet papier de l'enquête, le baromètre comprend un volet mixte avec recrutement en face-à-face sur l'ensemble du réseau suivi d'une enquête par téléphone auprès d'environ 3.000 personnes représentatives de la structure de la clientèle de la STIB. Le but de cette méthodologie est de donner une image exhaustive et correcte de la perception de la satisfaction des usagers.

En effet, la mesure réalisée par téléphone permet d'éviter les réponses aberrantes, la surreprésentation des profils les plus critiques et des profils sociodémographiques les plus élevés. Elle permet également d'atteindre un quota suffisant de jeunes de moins de 18 ans qui, paradoxalement, participent proportionnellement de moins en moins aux sondages en ligne en général et à l'enquête sur le site web de la STIB en particulier.

Le volet téléphonique, basé sur un recrutement aléatoire, donne une image plus fidèle et exacte de la satisfaction de la clientèle et se rapproche plus des méthodes utilisées dans d'autres réseaux ou dans d'autres enquêtes de satisfaction.

Les participants recrutés pour l'enquête téléphonique ont été sélectionnés en face-à-face par les enquêteurs du bureau d'étude Ipsos sur 30 points d'enquête prédéfinis du réseau, de manière à avoir une bonne représentativité géographique et modale de la clientèle.

Les participants sont sélectionnés de manière aléatoire. Ils devaient accepter d'être recontactés par téléphone pour l'enquête et voyager au moins deux fois par mois sur le réseau STIB. Des quotas ont été fixés pour le mode de transport sur la base des parts modales de la STIB.

Si la méthode téléphonique est sans doute méthodologiquement plus solide, la STIB souhaite conserver une enquête auto-administrée ouverte à tous sur son site web, de manière à permettre à tous ses clients de pouvoir s'exprimer. C'est la Région elle-même qui a souhaité tenir compte, pour

gevraagd nieuwe regels in te voeren. Ik zal de cijfers met betrekking tot deze enquête aan het verslag laten toevoegen.

http://www.parlbruparl.irisnet.be/bijlagen/20150309_enquete_mivbstib.pdf

De resultaten per zone vertonen geen statistisch significante verschillen met de globale score van 6,8. De zone Brussel/Elsene/Sint-Joost haalt de laagste score (6,6), terwijl Anderlecht/Sint-Gillis het best scoort (6,9).

De slechtst scorende gemeenten zijn Elsene (6,4), Sint-Pieters-Woluwe (6,6) en Ganshoren (6,6), terwijl Sint-Joost (7,1), Anderlecht (7,0) en Molenbeek (7,0) de hoogste scores behalen.

Dat er nu ook cijfers per gemeente zijn, is een nieuwigheid. Dit getuigt van openheid en transparantie.

De MIVB heeft al talloze parlementaire vragen beantwoord over de overstap op lijnen 3 en 7. De regering heeft zich ertoe verbonden de noord-zuidverbinding om te vormen tot metrolijn en in die context zet de MIVB vaart achter de renovatie van station Albert, zodat lijn 7 verlengd kan worden.

Een studie over het nieuwe busnet moet leiden tot meer duidelijkheid voor de reizigers en bussen die zo vaak mogelijk van begin- tot eindhalte rijden.

Sinds 23 februari volgen ook tramlijnen 81 en 82 de hele dag door hetzelfde traject.

De levering van de trams T3000 wordt dit voorjaar afgerond en zal een verbetering zijn voor de tramgebruikers. De T3000 wordt trouwens al gedeeltelijk op lijn 93 ingezet.

Het is inderdaad jammer dat er op bepaalde lijnen nog oude trams rijden, maar in 2005 telde de MIVB nog maar 17% moderne trams, terwijl de vloot nu voor 71% uit nieuwe exemplaren bestaat.

De andere lijnen worden niet vergeten. De frequentie, de capaciteit en de kwaliteit op lijnen 81, 51, 39 en 44 gingen er aanzienlijk op vooruit vorig jaar.

De reissnelheid is uiteraard belangrijk, maar dat is niet het enige waar de MIVB aan werkt. De vervoermaatschappij besteedt ook veel aandacht aan stiptheid. De gemiddelde snelheid is gedaald

l'établissement du score global, d'une proportion équivalente des deux méthodes de sondages.

Au final, 7.725 répondants ont été retenus pour l'enquête online et 2.925 pour l'enquête téléphonique, soit un total de 10.650 répondants. Les résultats ont été redressés, comme précédemment, sur la base des données de l'étude nationale Beldam afin d'être représentatifs de la clientèle STIB en termes de sexe, d'âge et de Région.

Le score global de satisfaction est de 7,2/10 selon la méthode d'enquête par téléphone et de 6,5/10 pour l'enquête en ligne sur le site web de la STIB. L'administration souhaite tenir compte des résultats des deux méthodes afin de servir de référence tout au long du contrat de gestion, ce qui donne un score global de satisfaction de 6,8/10 pour la STIB en général.

Jusqu'en 2008, l'enquête de satisfaction était réalisée par la STIB elle-même. À partir de 2008, j'ai chargé la Région de la réaliser en instaurant de nouvelles règles. Je joindrai au rapport les chiffres relatifs à cette enquête.

http://www.parlbruparl.irisnet.be/annexes/20150309_enquete_stibmivb.pdf

Les résultats du baromètre ventilés par zone ne révèlent pas de différences statistiquement significatives par rapport au score global de la Région soit 6,8/10. La zone incluant Bruxelles, Ixelles et Saint-Josse obtient le score le plus faible (6,6/10) et la zone incluant Anderlecht et Saint-Gilles obtient le score le plus élevé (6,9/10).

Au niveau des communes, les scores les plus faibles sont obtenus par Ixelles (6,4/10), Woluwe-Saint-Pierre (6,6) et Ganshoren (6,6) tandis que les communes ayant attribué les scores les plus élevés sont respectivement Saint-Josse (7,1), Anderlecht (7,0) et Molenbeek (7,0).

Il s'agit d'une première pour cette commission puisque, jusqu'à présent, les chiffres relatifs aux communes n'étaient pas fournis. Ceci témoigne de l'ouverture, de la transparence et de notre volonté à répondre aux questions.

Concernant les lignes 3 et 7 et les ruptures de charge et correspondances, la STIB a déjà répondu à de nombreuses reprises à des questions parlementaires à ce sujet devant la commission. Le

in de loop van 2014, maar de stiptheid is erop vooruitgegaan door de uurregeling beter af te stemmen op de verkeersomstandigheden.

De configuratie op de Louizalaan is er onder meer gekomen om de onregelmatigheden op lijn 93 aan te pakken. De MIVB onderzoekt of ze de tramreizigers via een informatiebord kan informeren over het eerste vertrek richting Louizaplein.

In samenwerking met de minister-president en de federale overheid wordt er een richtplan voor het Zuidstation uitgewerkt.

gouvernement a pris l'engagement de mettre en œuvre la transformation du métro sur l'axe Nord-Sud et c'est dans ce contexte que la STIB va accélérer au maximum la transformation de la station Albert pour y prolonger la ligne 7, seule solution praticable pouvant être mise en œuvre.

La simplification du réseau de la STIB, qui est aussi la volonté du gouvernement, est un des objectifs poursuivis dans l'étude du nouveau réseau de bus. Le but est d'avoir des dessertes claires pour les utilisateurs, allant aussi souvent que possible d'un terminus à l'autre, plutôt qu'une kyrielle de trajets partiels.

Au niveau du tram, une avancée vient d'être mise en œuvre le 23 février, puisque, pour les lignes 81 et 82, dorénavant, ce sont les mêmes lignes et les mêmes trajets qui sont d'application toute la journée, alors qu'auparavant ces trams changeaient d'itinéraire et de numéro en soirée, ce qui était trop compliqué pour les utilisateurs.

Concernant la livraison des trams T3000, elle ne sera terminée qu'au printemps 2015 et les clients verront dès lors encore des améliorations liées à l'ajout de nouveaux trams en 2015. La ligne 93, que vous évoquez, voit par ailleurs déjà circuler en partie des trams T3000.

On peut regretter en effet que certaines lignes verront encore circuler un ancien matériel, mais la STIB rappelle qu'en 2005 seuls 17% du parc était composé de trams modernes, tandis qu'aujourd'hui les trams modernes sont largement majoritaires sur le réseau, avec presque 71% du parc.

Les autres lignes ne sont toutefois pas oubliées, il y a déjà eu des augmentations de fréquences importantes en 2014, notamment sur les lignes 81, 51, 39 et 44, qui se sont vues affecter une catégorie supérieure de matériel, ce qui a amélioré les capacités et le confort.

La vitesse commerciale est évidemment importante, mais la STIB ne s'occupe pas que de cela. La société accorde autant d'importance à la mise en place des conditions visant à garantir une bonne ponctualité des lignes. D'ailleurs, au cours de l'année 2014, si la vitesse commerciale a baissé, la ponctualité s'est améliorée, en grande partie en détendant les horaires pour coller au mieux à la réalité des conditions du trafic.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Ik begrijp dat de telefonische enquête bijgedragen heeft aan de representativiteit van het onderzoek.*

Het is goed dat de resultaten per grondgebied werden ingedeeld, waardoor we de verschillen kunnen zien.

Het belang van de reïssnelheid is wat mij betreft overroepen. Snelheid kan tot onveilige situaties leiden. Er zijn andere criteria, zoals de vereenvoudiging van het netwerk, de stiptheid, de kwaliteit of het comfort en minder overstappen die ik belangrijker vind. Deze criteria zorgen voor een goede integratie van het openbaar vervoer in de openbare ruimte.

Concernant l'arrêt décalé des trams à l'avenue Louise, cette configuration a été mise en place afin de répondre à l'irrégularité de la ligne de tram 93, liée aux conditions de circulation, au non-respect de certains sites propres (qui nécessitent de prévoir un temps de régulation en bout de ligne) et aux contraintes en matière d'infrastructure locale. La STIB examine actuellement l'installation d'un système d'information du premier tram se dirigeant vers la place Louise.

Enfin, en ce qui concerne la gare de Bruxelles-Midi, nous sommes en train de confectionner, avec le ministre-président et les autorités fédérales, un plan directeur spécifique visant à revoir l'ensemble des réaménagements des espaces existants.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je comprends bien que le sondage téléphonique a en quelque sorte remédié au manque de représentativité de certaines catégories dans le sondage en ligne.

Je vous remercie pour les précisions d'ordre territorial, qui font effectivement ressortir un niveau de satisfaction qui connaît quelques nuances sur lesquelles il est toujours intéressant de s'interroger. Le fait de ne pas les évoquer aurait constitué une erreur, parce qu'on aurait perdu ces nuances essentielles à la lisibilité des sondages et qui apportent souvent des informations plus subtiles.

Par contre, sur la vitesse commerciale, c'est un peu l'un de ces veaux d'or auxquels on voue une fascination totale. Je ne nie pas que circuler le plus rapidement possible ne soit pas un élément de fluidité des transports en commun. Mais d'autres critères existent, comme la simplification du réseau ou la ponctualité, deux éléments qui participent à mon sens davantage de la bonne intégration du transport public dans l'espace public urbain.

Le fait de foncer à toute vitesse sur une ligne droite n'est pas toujours facteur d'amélioration de l'usage des transports publics ou de la perception en termes de sécurité et ne constitue pas la réponse adéquate qu'attendent nos concitoyens. Au contraire, la lisibilité et la simplification du réseau, la suppression des ruptures de charge ont davantage

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de kaart van het volledig openbaarvervoernetwerk van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *De voorbije jaren heeft de MIVB heel wat vooruitgang geboekt op het vlak van comfort, toegankelijkheid en communicatie. Het beheerscontract voor 2013-2017 plaatst de reiziger in het middelpunt en wil de kwaliteit van de dienstverlening verbeteren.*

Recent verscheen een nieuwe kaart van het MIVB-netwerk op ezelstad.be. Die kaart bestaat uit rechte lijnen en concentrische cirkels, ontworpen door dr. Maxwell J. Roberts, een Britse psycholoog en cartograaf van de universiteit van Essex. Dr. Roberts onderzoekt al jaren hoe mensen zich oriënteren en hoe ze kaarten van openbare vervoersnetwerken interpreteren.

Deze kaart geeft misschien aanleiding tot kritiek, vooral door het ontbreken van de buslijnen en grote verkeersassen, maar brengt wel een vernieuwde en vereenvoudigde kijk op het openbaarvervoernetwerk. Ze is makkelijker te begrijpen dan de huidige kaart, wat vooral voor occasionele gebruikers of toeristen handig kan zijn. De huidige cartografie is niet langer

un impact en termes de confort et de qualité. Ces deux facteurs sont perçus comme fondamentaux, singulièrement dans une ville où le mode de transport participe d'une bonne harmonie avec les autres fonctionnalités.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

concernant "la carte du réseau complet des transports en commun de la STIB".

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Ces dernières années, la STIB a fait de nombreux progrès. Le confort, la propreté, l'accessibilité ont nettement été améliorés. De même, force est de constater qu'en matière de communication, notamment des temps d'attentes aux arrêts et des incidents sur les lignes, la STIB a fourni de nombreux efforts pour simplifier et accélérer la transmission des informations aux voyageurs. Il ne fait aucun doute, aujourd'hui, que l'ensemble de ces mesures a permis d'améliorer la qualité de nos transports publics.

On se félicite d'ailleurs de voir que le contrat de gestion de la STIB 2013-2017 place l'utilisateur au centre de ses préoccupations. La STIB démontre de la sorte une volonté nette de promouvoir la mobilité en ville et de renforcer la qualité des services offerts aux utilisateurs.

Ce 9 février dernier, un article sur le site du journal participatif de Schaerbeek ezelstad.be a soulevé une question intéressante concernant la cartographie du réseau de transports en communs à Bruxelles. L'auteur de l'article propose une

aangepast aan het ingewikkelde netwerk.

Wordt de kaart hertekend na de uitbreidingswerken? Zult u dan kiezen voor een circulaire aanpak? Zou het mogelijk zijn om de huidige kaart, al dan niet verbeterd, te combineren met een circulaire kaart?

In het beheerscontract van de MIVB staat dat een onafhankelijke instelling toezicht houdt op de kwaliteit van de dienstverlening van de MIVB. Welke instelling is dit? Werd er al een verslag gepubliceerd?

nouvelle carte du réseau bruxellois. Cette carte, faite de lignes droites et de cercles concentriques, a été dessinée par le Dr Maxwell J. Roberts de l'Université d'Essex, psychologue et cartographe britannique qui étudie depuis de nombreuses années la façon dont les gens s'orientent dans l'espace et la façon dont on conçoit les cartes des réseaux de transports publics. Plus aérée et plus lisible, elle permet une meilleure visualisation du réseau bruxellois.

Si la carte dessinée par le Dr Roberts est sur certains points critiquable, notamment en raison de l'absence des lignes de bus et des principaux axes routiers, elle a le mérite d'apporter une vision renouvelée et paraît plus intelligible que la carte actuelle. En effet, si les utilisateurs réguliers, connaissant très bien la Région, n'ont pas ou peu de difficultés à se déplacer, les utilisateurs occasionnels et les étrangers en visite dans la capitale peinent parfois à s'orienter. En effet, à regarder la carte actuelle du réseau complet des transports bruxellois, on peut les comprendre ! L'absence de distinction nette entre les différents transports ou la numérotation chaotique des différentes lignes est parfois avancée pour démontrer que la cartographie utilisée actuellement n'est plus adaptée à la complexité du réseau.

Ainsi, en raison d'une mauvaise perception ou d'une information complexe à trouver, c'est toute l'intermodalité du réseau, déjà extrêmement dense par nature, qui fait défaut dans ses objectifs de connectivité et de mobilité efficaces.

Vu le nombre croissant de voyages à assurer (550 millions en 2025) et les projets d'extension de certaines lignes, notamment vers le nord de Bruxelles, il nous paraît intéressant de repenser la carte actuelle ou au moins d'adjoindre à celle-ci, une carte alternative plus accessible à certains types de voyageurs.

Une refonte graphique de la carte actuelle est-elle à l'étude ou peut-on l'envisager ? Dans l'affirmative, pourriez-vous décider de privilégier une approche circulaire de cette nouvelle carte ? Serait-ce envisageable de combiner l'ancien plan de réseau, amélioré ou non, avec une seconde carte circulaire et ce, afin d'offrir aux usagers des moyens complémentaires ou alternatifs afin d'organiser leurs déplacements dans la Région ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *Ik heb enkel een opmerking over de algemene tevredenheidsscore van 6,8/10. Dat is geen briljante score. Dat is net voldoende en betekent dat het beter kan.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Zeven op tien, dat is een onderscheiding aan de universiteit!*

(Samenspraak)

Zoals de heer Uyttendaele zelf al zei, staan er geen buslijnen op het circulaire MIVB-netplan dat de voorbije weken in de pers verscheen. Er ontbraken ook bepaalde avondtramlijnen, honderden haltes, de netten van De Lijn en van de NMBS, enzovoort.

Het Brusselse net is fijnmazig en metrogericht. Bijna alle buslijnen bieden ten minste een overstapmogelijkheid op de metro. Een derde van de trajecten wordt afgelegd per bus en de tram is dan wel erg aanwezig, maar komt niet overal. Met een MIVB-kaartje kun je naar 1.400 haltes die lang niet allemaal op het circulaire plan staan.

Uit eerdere studies bleek dat reizigers de oude, geografische versie van het plan verwarrend en overladen vonden. Als gevolg daarvan ontstond eind 2013 het huidige plan.

Metro-, tram- en busnetten werden niet uit elkaar gehaald. Reizigers die verschillende vervoersmiddelen gebruiken, zouden daardoor

Discussion

Dans son contrat de gestion, il est prévu qu'un organisme indépendant soit chargé de veiller à ce que la STIB renforce le niveau de qualité des services offerts et ce, afin de faire davantage correspondre le niveau de qualité souhaité avec les prestations effectivement réalisées. De quel organisme s'agit-il ? Un rapport a-t-il été, ou sera-t-il publié ?

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- J'ai simplement une remarque en ce qui concerne le score global de satisfaction. 6,8/10 n'est pas un résultat très brillant, c'est juste satisfaisant. C'est une cote qui signifie "peut mieux faire".

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

M. Pascal Smet, ministre.- Sept sur dix, cela équivaut à une distinction à l'université !

(Colloques)

Comme M. Uyttendaele le souligne lui-même, cette carte circulaire du réseau de la STIB publiée dans la presse ces dernières semaines ne reprend pas les lignes de bus. Il manque également certaines lignes de tram circulant en soirée, plusieurs centaines d'arrêts (deux tiers du réseau de la STIB), les réseaux De Lijn et SNCB ainsi que les repères de la ville.

Or l'architecture du réseau bruxellois est celle d'un réseau maillé, centré sur le métro, la quasi-totalité des lignes de bus ont au moins une correspondance avec le métro et les lignes de tram structurent également ce réseau. Si on examine les parts modales, on constate qu'un tiers des voyages sont effectués sur des lignes de bus. Et, bien que le réseau de tram soit très dense, certaines zones ne sont pas desservies par un tram. En outre, les titres de transports délivrés permettent d'accéder à près de 1.400 arrêts, tous modes confondus, et ce plan circulaire ne les indique pas tous.

Des études réalisées auprès des clients par le passé

verschillende plannen moeten raadplegen.

Uit een test bij meer dan 500 reizigers bleek dat het nieuwe plan esthetisch, leesbaar en praktisch bevonden werd. Ook in de tevredenheidsenquête van de MIVB scoort het nieuwe plan 0,2 punten meer dan het oude. Ik wil het plan van dr. Max Roberts niet veroordelen. Hij is trouwens uitgenodigd op mijn kabinet samen met de MIVB.

Ik deel uw mening dat het altijd beter kan. De huidige kaart is erg ingewikkeld. De groeiende digitalisering zal tot een verdere vereenvoudiging en het ontstaan van een digitale kaart leiden. Tijdens de vergadering op mijn kabinet zal ik de MIVB vragen om dat nader te bekijken.

De kwaliteit van de dienstverlening en de klanttevredenheid zijn topprioriteiten voor de MIVB. Ze blijft dan ook investeren om meer reizigers aan te trekken.

Afnor Certification, een onafhankelijk Frans certificeringsorgaan, voert sinds 2004 een jaarlijkse audit uit van de dienstverlening. Afnor Certification geeft servicelabels, verlengt ze of trekt ze in. Alle diensten en lijnen van de MIVB hebben het label van Afnor ontvangen en het aantal cliënten dat tijdens hun traject met een gecertificeerde dienst te maken kreeg, staat vermeld in het activiteitenverslag van de MIVB.

ont montré que l'ancienne version du plan de réseau, sous forme géographique, était jugée par de nombreux utilisateurs comme difficile à lire et chargée. Une réflexion a donc été réalisée en collaboration avec un bureau d'étude indépendant et un panel de clients, en 2012 et 2013, pour rationaliser et optimiser le plan actuel. Cela a permis d'aboutir au plan schématique actuel, publié fin 2013.

La solution de scinder les différents modes - métro, tram, bus n'a pas été retenue. La majorité des voyageurs utilisant plusieurs modes de transport, vu la configuration du réseau, une telle solution les obligerait en effet à jongler avec plusieurs plans.

Ce nouveau plan a été testé auprès de plus de 500 clients. L'enquête a démontré qu'il répondait aux attentes des voyageurs, qui le jugent positivement. Ceux-ci estiment qu'il s'agit d'une amélioration, tant d'un point de vue esthétique qu'en termes de lisibilité du réseau, de facilité à se repérer, de recherche d'itinéraire ou de lisibilité des correspondances.

Le baromètre de satisfaction de la STIB montre également que la nouvelle version de ce plan du réseau est jugée positivement, avec un score de 7,3/10, en hausse par rapport au score obtenu en 2013 par l'ancien plan, qui était de 7,1/10.

Mon intention n'est ni de juger ni de condamner le plan de Max Roberts. Mes collaborateurs ont assisté à son exposé lors de sa visite à Bruxelles le 27 février dernier. Ils l'ont d'ailleurs invité à une rencontre à mon cabinet, à laquelle participera également la STIB.

Je partage votre idée selon laquelle, même si le plan actuel constitue déjà une amélioration, on peut toujours faire mieux. La carte actuelle est très compliquée. À l'avenir, la digitalisation croissante nous imposera de simplifier davantage les choses et d'éventuellement remplacer la carte sur papier par une carte digitale.

Nous allons demander à la STIB de se pencher sur cette piste de réflexion. C'est le sens de la réunion qui sera prochainement organisée à mon cabinet. L'objectif est de continuer à évoluer.

Vous évoquez également l'organisme indépendant chargé de veiller à ce que la STIB renforce le

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *De kaart op het internet is niet perfect. Een circulair plan is beter leesbaar, op voorwaarde dat het ook volledig is. De digitalisering van de kaart zou per laag kunnen gebeuren. Door op een lijn te drukken zouden de andere dan verdwijnen, waardoor alles overzichtelijker wordt.*

We hoeven de huidige kaart niet af te voeren, maar sommige reizigers zouden gebaat zijn met een circulair plan. Waarom komt er geen test met een app waarmee de verschillende plannen geraadpleegd kunnen worden? Vervolgens kunnen we nagaan welk soort reiziger welke kaart het vaakst bekijkt, vooraleer we de knop doorhakken.

Waarom zijn we niet met een Belgisch onafhankelijk orgaan in zee gegaan?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

niveau de qualité des services offerts. La qualité de service et la satisfaction des clients se trouvent en effet au centre des préoccupations de la STIB, qui continue d'investir dans tous les domaines susceptibles d'influencer le choix des voyageurs.

Depuis 2004, la STIB fait certifier par un organisme français indépendant, Afnor Certification, la qualité des services qu'elle offre à ses voyageurs. Cet organisme réalise chaque année des audits de certification. Il délivre, renouvelle ou retire annuellement ce label "service". Cet audit n'est pas seulement une obligation de la STIB envers la Région dans le cadre de son contrat de gestion, c'est avant tout une évaluation de la qualité de service que la société offre à ses voyageurs tout au long de l'année.

Tous les services et lignes certifiés portent le logo d'Afnor et le nombre de clients ayant bénéficié d'un service certifié au cours de leur parcours figure dans le rapport d'activités de la STIB.

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- La carte diffusée sur internet est imparfaite. Une carte circulaire permettrait une meilleure lisibilité, pour autant qu'elle soit complétée. Dans le cadre de la numérisation de cette carte, une approche par couche serait intéressante. Par exemple, pour les arrêts de métro, la possibilité d'appuyer sur la ligne, faisant disparaître les autres, faciliterait la lecture. Cela pourrait être une alternative complémentaire. Nous ne sommes pas obligés de supprimer la carte actuelle mais, pour certains utilisateurs, cette approche circulaire faciliterait l'utilisation.

Un essai pourrait être réalisé via l'application pour smartphone, avec la possibilité de proposer différentes vues. Il s'agirait ensuite d'"espionner" l'option la plus utilisée et par quel type d'utilisateur, avant d'opérer un choix objectif sur la base de cette utilisation.

Concernant l'organisme indépendant, je suis surpris d'apprendre qu'il s'agit d'une société française. Pourquoi avons-nous contracté avec une société française plutôt que belge ?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Dat is volgens mij het gevolg van een openbare aanbesteding.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de stand van de denkoefening over de integratie van de elektrische fietsen in het Villo-systeem".

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans)*.- *Hoe staat het met de invoering van elektrische fietsen voor het Villo-systeem? In 2009 kregen we te horen dat die maatregel zou worden overwogen naar aanleiding van de verdere ontwikkeling van het netwerk. In juli 2013 verklaarde de regering dat ze samen met JCDecaux de opties en technische aspecten onderzocht. In februari 2014 waren er contacten gelegd.*

In september 2014 verklaarde u in de pers dat u van plan was elektrische fietsen in te voeren voor Villo. In uw antwoord op een schriftelijke vraag van de MR-fractie gaf u aan dat Brussel Mobiliteit de wereldwijde evolutie van systemen voor huurfietsen, in het bijzonder voor elektrische huurfietsen, van nabij volgt.

M. Pascal Smet, ministre.- À mon avis, c'est le résultat d'un marché public.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'état d'avancement de la réflexion sur l'intégration de flottes de vélos électriques dans le système Villo".

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'aimerais faire le point avec vous sur l'état d'intégration de la composante électrique au sein de la flotte du système Villo. Pour rappel, le dossier n'est pas neuf. Notre groupe interpelle le gouvernement depuis plusieurs années sur l'état d'avancement en la matière.

En septembre 2009, on nous annonçait que le dossier serait examiné lors de la phase de développement ultérieur du réseau. Soit. Plus symptomatique, au mois de juillet 2013, le gouvernement avait déclaré qu'il était en train d'examiner avec JCDecaux les options et les modalités techniques. Au mois de février 2014, les contacts étaient en cours.

Sous cette législature, en septembre 2014, vous déclariez dans la presse vouloir réaliser cette

De fietsmanager woonde een werkvergadering bij van het Polis-netwerk van Europese steden over de goede praktijken inzake elektrische leenfietsen. Ook JCDecaux bestudeerde een versie van leenfietsen met elektrische hulpmotor. U had daarover al een eerste gesprek met dat bedrijf gehad.

In november 2014 herhaalde u tijdens de begrotingsbespreking dat u er werk van wilde maken. Er zou in januari een vergadering met JCDecaux plaatsvinden. Eind januari 2015 verklaarde u in de pers dat u een prototype had getest en dat de eerste elektrische Villo's ten laatste in 2016 zouden worden ingevoerd.

Waarover gingen de gesprekken met JCDecaux aan het begin van dit jaar? Waarom duurt het zo lang voor het project van start kan gaan? Heeft de fietsmanager een verslag opgesteld van de vergadering van de Europese werkgroep? Wat zijn de grote lijnen daarvan?

Hoe staat het met de analyses door Brussel Mobiliteit enerzijds en JCDecaux anderzijds? Kunnen we de documenten van Brussel Mobiliteit inkijken?

Welk prototype hebt u in januari uitgetest? Is dat het type dat u aan het park wilt toevoegen? Hebben uw diensten vergelijkende analyses gemaakt?

Welke volgende stappen bent u met JCDecaux overeengekomen?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Ik heb vergaderd met de schepenen die bevoegd zijn*

intégration. Dans une réponse à une question écrite de notre groupe du même mois, vous répondiez que Bruxelles-Mobilité continuait à suivre de près les évolutions des systèmes de vélos partagés dans le monde, et des systèmes à assistance électrique en particulier.

Le manager vélo avait assisté à un groupe de travail du réseau de villes et régions européennes "Polis", traitant des bonnes pratiques en matière de vélos électriques en libre-service. JCDecaux, étudiait également une version à assistance électrique de ses vélos en libre-service. Et vous rajoutiez enfin que vous aviez déjà eu une première discussion à ce sujet avec JCDecaux.

En novembre 2014, lors de la discussion budgétaire, vous aviez réitéré votre volonté de mener cette intégration à bien. Une réunion devait avoir lieu avec JCDecaux en janvier. Fin janvier 2015, vous expliquiez dans la presse que vous aviez testé un prototype, et que si tout se passait bien, les premiers Villo électriques pourraient être introduits "au plus tôt" en 2016.

Quel a été le contenu des discussions que vous avez eu JCDecaux en ce début d'année ? Quelles sont les raisons pour lesquelles le projet tarde à se mettre en route ? Le manager vélo a-t-il rédigé un rapport sur les résultats de la réunion du groupe de travail européen ? Pouvez-vous nous en développer les grandes lignes ou pourrions-nous en prendre connaissance ?

- Où en sont exactement les analyses de Bruxelles-Mobilité d'une part et de JCDecaux d'autre part ? Pourrait-on prendre connaissance des documents d'analyse de Bruxelles-Mobilité ?

- Quel est le prototype que vous avez testé en janvier ? Est-ce celui qui est envisagé pour le déploiement ultérieur de la composante électrique de Villo ? Peut-on disposer des analyses comparatives menées par vos services ?

- Enfin, quelles sont les prochaines étapes que vous avez convenues avec JCDecaux ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - J'ai eu une réunion avec les échevins de la mobilité, lors de laquelle

voor mobiliteit. Iedereen was het erover eens dat er geen nieuw Villo-systeem moest komen. De schepenen willen wel nagaan hoe men elektrische fietsen in het huidige systeem kunnen integreren. JCDecaux liet weten dat ze aan een prototype werken. Ik ben dat gaan testen in Parijs.

Ik heb ook aan de administratie gevraagd te onderzoeken hoe we dit onderdeel op juridisch en financieel gebied kunnen integreren in het huidige contract met JCDecaux. Daar heb ik nog geen antwoord op gekregen. Er rest ons echter nog tijd omdat het prototype dit jaar nog niet klaar zal zijn. Als alles goed gaat, zullen we in 2016 over elektrische Villo's kunnen beschikken.

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Wij begrijpen niet waarom het zo lang duurt.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *JCDecaux heeft nog geen elektrische fietsen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Andere steden hebben ze wel.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat klopt. In Madrid kan je bijvoorbeeld elektrische fietsen huren, maar daar wordt een heel ander systeem gebruikt. Zoals ik daarnet zei, is iedereen het erover eens dat we geen nieuw systeem zullen invoeren, maar wel elektrische fietsen zullen toevoegen aan het huidige systeem. Er is nog een juridisch probleem dat die maatregel in de weg staat, maar daar wordt aan gewerkt.*

Brussel heeft een fietsverhuursysteem. Er is geen enkele reden om in de plaats een ander systeem in te voeren.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik pleit niet voor een nieuw systeem, maar*

nous avons évoqué ce dossier. J'ai constaté à cette occasion que tous étaient d'opinion qu'il ne fallait pas développer un nouveau réseau Villo à Bruxelles. Nous avons déjà un système Villo, dont le marché public a été remporté par JCDecaux. Il y a aussi un système Cambio, qui va être rejoint par d'autres systèmes de partage de voitures.

La volonté des 19 échevins est plutôt de voir comment inclure des vélos électriques dans le réseau actuel de location Villo. JCDecaux nous a fait savoir qu'ils avaient un prototype en cours d'élaboration. J'ai été le voir et le tester à Paris.

Parallèlement, j'ai demandé à l'administration comment, juridiquement et financièrement, nous pourrions inclure cet aspect dans le contrat actuel avec JCDecaux. Je n'ai pas encore reçu de réponse. Toutefois, nous avons du temps puisque le prototype ne sera pas terminé cette année. J'espère que, si tout va bien, nous pourrions disposer de Villo électriques en 2016.

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Merci beaucoup pour vos explications. Nous ne comprenons cependant pas pourquoi cela tarde tant.*

M. Pascal Smet, ministre.- *JCDecaux n'a pas encore de vélos électriques.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Ils existent pourtant dans d'autres endroits du monde.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Il existe en effet d'autres systèmes de vélos électriques comme à Madrid par exemple mais il s'agit de systèmes complètement différents. J'ai commencé ma réponse en précisant que les dix-neuf communes et la Région souhaitent ne pas mettre en place un nouveau système de location de vélo mais plutôt introduire des vélos électriques dans le système actuel de Villo. Le problème est juridique, nous travaillons actuellement à sa résolution.*

Nous avons à Bruxelles un système de location de vélo, pourquoi faudrait-il plaider pour un autre système.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Je ne plaide pas pour un nouveau système. Je plaide pour*

vindt wel dat er ook elektrische Villo's beschikbaar moeten zijn. Wij vroegen dit in 2009 al en toen al kregen we te horen dat daarover met JCDecaux werd gepraat. Het duurt blijkbaar wel erg lang om dat juridische probleem op te lossen.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*-
Dat klopt.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Nu moet alles in het werk worden gesteld om in 2016 operationeel te zijn. Er zijn heel wat mensen die de huidige Villo's niet gebruiken omdat ze te zwaar zijn. Wij hopen dat u sneller vooruitgang boekt in dit dossier dan de vorige regering.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI

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

**betreffende "de gedeeltelijke uitbesteding
van de bewaking bij de MIVB".**

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *De directie van de MIVB heeft zonder overleg met de vakbondsorganisaties beslist om de bewaking van haar installaties 's nachts en in het weekend gedeeltelijk uit te besteden. Er zijn nu echter al te weinig functies beschikbaar voor werknemers die geen zwaar werk meer kunnen verrichten en in aanmerking komen voor heroriëntatie. Voorts vrezen we dat die beslissing op termijn zal leiden tot de volledige privatisering van dergelijke activiteiten.*

Men zou niet alle mogelijkheden hebben onder-

l'introduction d'une composante électrique au sein de Villo. Ce qui me surprend, c'est que, depuis 2009 nous le demandons et depuis 2009, la Région nous répond qu'elle est en pourparlers avec JCDecaux. Cela me semble long pour régler un problème juridique.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est long en effet.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ce qui est important aujourd'hui, c'est de mettre tout en œuvre pour être opérationnel en 2016. Il y a tout un public qui ne se tourne pas vers Villo parce que le vélo est lourd et qu'à Bruxelles, il est difficile de circuler sur ce type de vélo. Nous espérons que, dans ce dossier, vous irez plus vite que le gouvernement précédent.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI

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

**concernant "la sous-traitance partielle des
loges et corps de garde à la STIB".**

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- La direction de la STIB, sans concertation avec les organisations syndicales comme le prévoit pourtant l'ordonnance, a décidé de sous-traiter partiellement le travail de nuit et de week-end dans les loges et corps de garde de ses installations. Pourtant, il y a de nombreux métiers lourds à la STIB - agents de conduite, poseurs de voie... - et déjà trop peu de postes de réorientation ou de reclassement pour les travailleurs devenus inaptes aux métiers pénibles. Nous craignons qu'il ne s'agisse également d'une porte ouverte à la privatisation totale de ces activités à terme. Cette décision aura des

zocht om dit nacht- en weekendwerk intern te houden. De MIVB beschikt immers over een eigen bewakingsdienst.

Klopt het dat de MIVB beslist heeft om de bewaking van haar installaties gedeeltelijk uit te besteden?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Tijdens de vorige regeerperiode werden er inderdaad beslissingen in die zin genomen. In mei 2014 wees de raad van bestuur van de MIVB de bewaking van haar sites gedeeltelijk toe aan een privébedrijf. Dat had ze in het verleden ook al gedaan.*

De MIVB is inderdaad een belangrijke werkgever voor het gewest en werft op dit moment duizend personen aan, in uiteenlopende functies. Ik begrijp uw bezorgdheid, maar kan niet vermijden dat het bedrijf met onderaanneming werkt. We moeten naar een evenwicht in zoeken.

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- *De MIVB beschikt toch over een eigen bewakingsdienst...*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik ben het met u eens, en ik wil graag een evenwichtige oplossing vinden.*

répercussions sur les conditions de travail et la rémunération du personnel concerné.

Selon nos informations, toutes les pistes pour maintenir ces activités le soir et les week-ends en interne n'auraient même pas été étudiées, alors que la STIB dispose de son propre service de gardiennage compétent. Le PTB ne pourrait que soutenir les travailleurs et leurs représentants syndicaux si ceux-ci devaient se faire entendre par d'autres moyens suite à une concertation sociale bafouée et à cette politique de sous-traitance et du fait accompli.

Dans le cadre du plan d'économie Drive, confirmez-vous que la STIB a bien décidé de sous-traiter le travail de nuit et de week-end des loges et corps de garde et de ses installations ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En effet, au cours de la législature précédente, de telles décisions ont été prises. Lors de la plus récente, datant de mai 2014, le conseil d'administration de la STIB a attribué à une firme privée un marché de services portant sur une partie des tâches de gardiennage et de surveillance de ses sites. Ceci n'est pas nouveau : la STIB faisait déjà appel à la sous-traitance auparavant, et le précédent marché public venant à terme, elle a procédé à un nouvel appel d'offres.

Vous avez raison : la STIB est un employeur très important pour notre Région. À titre d'exemple, en ce moment, elle cherche à engager 1.000 personnes pour des fonctions diverses, ce qui représente 1% des chômeurs à Bruxelles. Je partage vos préoccupations en ce qui concerne les effets, mais on ne peut pas non plus exclure un tel recours à la sous-traitance. Le débat à venir portera sur l'équilibre à atteindre.

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Mais la STIB a son propre service...

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut un équilibre ! Je partage vos préoccupations. Mon souci d'une solution équilibrée indique que je suis favorable à une approche nuancée.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Uw streven naar evenwicht stelt me niet gerust. Het is uw taak om een beslissing te nemen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben slechts toezichthoudend minister en kan die beslissing dus niet opleggen. Dat is de taak van de raad van bestuur van de MIVB. De MIVB heeft een groot aantal Brusselaars in dienst. Mag ze daarnaast ook een beroep doen op de privésector?*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Dat is precies wat ik u vraag!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het ligt ingewikkeld, maar we moeten een evenwicht vinden. Indien de MIVB beslist om een privéfirma in de arm te nemen, kan ik daar niets aan veranderen.*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Heel wat ambtenaren zullen het met 300 tot 400 euro netto minder moeten stellen!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben niet degene die de beslissing genomen heeft!*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *U bevindt zich in een comfortabele positie want u zat niet in de vorige regering, waarin de socialisten en de groenen die beslissingen hebben genomen. Er is 116 miljoen euro bespaard. Ik hoop dat u er allen spijt van hebt.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Was u vakbondsafgevaardigde?*

De voorzitter.- *Debatten zijn niet toegestaan in het kader van een mondelinge vraag.*

(Samenspraak)

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Er bestaan verschillende graden bij de vakbond. Ik zetelde niet in de raad van*

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- *L'équilibre que vous préconisez est loin de me rassurer ! Vous êtes là pour trancher !*

M. Pascal Smet, ministre.- *Je ne dispose que de la tutelle, je n'ai donc pas tous les pouvoirs pour infléchir cette décision. Celle-ci appartient au conseil d'administration de la STIB et est adoptée dans le cadre d'un contrat de gestion. Je vous rappelle que la STIB emploie un nombre considérable de Bruxellois. Est-il envisageable par ailleurs de faire appel au secteur privé dans le cadre d'une sous-traitance ?*

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- *Tel est l'objet de ma question !*

M. Pascal Smet, ministre.- *Il s'agit d'une question compliquée, je comprends néanmoins votre préoccupation. Il importe de trouver un équilibre. Si la STIB décide de faire appel à des sous-traitants privés, cette décision lui appartient et n'est pas de mon ressort.*

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- *Plusieurs agents vont pourtant subir une perte de salaire net de 300 à 400 euros !*

M. Pascal Smet, ministre.- *Ce n'est pas moi qui ai pris cette décision !*

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- *Vous occupez une position confortable puisque vous n'étiez pas ministre sous l'ancienne législature ! Les familles politiques de couleur rouge et de couleur verte qui ont siégé sous l'ancienne législature ont pris ces décisions ! Ce plan Drive représente 116 millions d'euros d'économie. J'espère entendre ici au parlement que leur cœur saigne et qu'ils regrettent cette décision.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Vous étiez délégué syndical ?*

M. le président.- *Les débats ne sont pas admis dans le cadre d'une question orale.*

(Colloques)

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- *Il existe différents degrés dans les maisons syndicales. Je ne siégeais pas au conseil*

bestuur van de MIVB, maar u wel, mijnheer Chahid. U hebt die beslissing mee goedgekeurd!

De voorzitter.- Dit is een mondelinge vraag en geen interpellatie. Ik beschouw het incident als gesloten, aangezien u een antwoord gekregen hebt op uw vragen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "het gewestelijk parkeerbeleidplan en de personen met beperkte mobiliteit".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE,

betreffende "het foutief parkeren op parkeerplaatsen voor personen met een handicap".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MAHINUR OZDEMIR,

betreffende "het parkeren van personen met een handicap".

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

De heer Serge de Patoul (FDF) *(in het Frans).*- *Het nieuwe parkeerbeleid is nadelig voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM).*

Vroeger waren de gemeenten bevoegd voor het parkeerbeleid. Wie een parkeerkaart voor gehandicapten had, kon in sommige gemeenten gratis parkeren op plaatsen waarvoor andere gebruikers moesten betalen.

d'administration de la STIB tandis que vous, M. Chahid, vous y étiez et vous avez pris la décision !

M. le président.- Vous intervenez dans le cadre d'une question orale et non d'une interpellation. L'incident est considéré comme clos puisqu'il a été répondu à vos questions.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "le plan régional de politique de stationnement et les personnes à mobilité réduite".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CARLA DEJONGHE,

concernant "le stationnement irrégulier sur les emplacements réservés aux personnes handicapées".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME MAHINUR OZDEMIR,

concernant "le stationnement des personnes en situation de handicap".

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

M. Serge de Patoul (FDF).- L'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation du Plan régional de politique de stationnement dégrade la situation des personnes à mobilité réduite (PMR) dans la Région bruxelloise.

Sous la réglementation précédente, la politique de stationnement était sous la responsabilité des communes. La carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées offrait le

Personen met een handicap moesten niet betalen om in rode zones te parkeren. Als gevolg van het nieuwe Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) kan dat niet langer. Zij moeten nu namelijk ook betalen. Dit is frappant, want het bevorderen van de mobiliteit van personen met een handicap is een van de doelstellingen van het GPBP.

De meeste handelszaken en buurtwinkels bevinden zich in rode zones. Het is opmerkelijk dat PBM's, die vaak niet veel geld hebben, niet langer gratis in die zones mogen parkeren. Zij moeten nu verderop gaan parkeren en de parkeermeter gebruiken, wat niet gemakkelijk is voor hen. De Conventie van de Verenigde Naties betreffende de rechten van personen met een handicap stipuleert echter dat personen met een handicap recht hebben op zelfstandigheid en volledige integratie in de maatschappij.

Nu is het in de meeste gemeenten toegelaten om een kwartier gratis te parkeren in de rode zones. Voor PBM's volstaat dat echter niet. Het probleem moet worden aangepakt. Toen de vorige regelgeving nog van kracht was, konden PBM's veel vlotter gaan winkelen. Door de nieuwe reglementering hebben ze meer kosten en verliezen ze meer tijd.

Welke maatregelen worden er genomen om deze vorm van discriminatie tegen te gaan? Hoe zult u het probleem aanpakken?

stationnement gratuit là où la durée était limitée par un parcètre, dans les communes qui l'autorisaient.

Les personnes handicapées ne payaient pas leur parking situé en zone rouge, comme les quartiers commerçants, bien que l'on comprenne la logique de ces zones qui permettent d'assurer une rotation maximale bénéfique aux commerces.

La nouvelle réglementation du Plan régional de politique du stationnement (PRPS) ne permet plus aux personnes handicapées de bénéficier d'une dérogation pour le stationnement en zone rouge. Autrement dit, elles ont à payer comme tous les autres automobilistes. Cette situation est très choquante, d'autant que le PRPS stipule qu'un de ses objectifs est de faciliter le déplacement des personnes handicapées.

Les zones rouges de stationnement englobent la majorité des commerces et des magasins de quartier. Sans pouvoir stationner gratuitement dans ces zones, les PMR, qui vivent souvent avec des moyens financiers très limités, se trouvent donc dans une situation surprenante. En effet, outre le fait qu'elles doivent stationner plus loin des commerces, l'utilisation du parcètre leur est en outre désormais imposée. On s'imagine aisément la difficulté que représente une telle démarche pour une PMR.

La Convention des Nations unies pour le droit des personnes handicapées, ratifiée par la Belgique, stipule pourtant que "les personnes porteuses d'un handicap ont le droit de vivre de manière autonome et d'être pleinement intégrées à la société".

Aujourd'hui, dans la plupart des communes, quinze minutes gratuites de stationnement sont autorisées pour tout le monde dans les zones rouges. Ce délai est largement insuffisant pour les PMR. Il y a donc lieu de corriger cette situation. La réglementation de stationnement précédente permettait à ces personnes de fonctionner de manière quasi normale au quotidien et de bénéficier d'un accès aux commerces dans des conditions similaires aux autres personnes.

La nouvelle réglementation de stationnement induit un effet pervers qui réside en l'augmentation du coût de la vie, une accessibilité aux commerces plus difficile ainsi qu'une perte de temps significative pour les PMR.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- De speciale parkeerplaatsen voor personen met een handicap zijn in het Brussels Gewest doorgaans duidelijk aangeduid. Ze kunnen vlak bij de woning worden aangevraagd door personen die ervoor in aanmerking komen of ze kunnen aangelegd worden in de stad, in de buurt van strategische plaatsen of handelskernen.

Die parkeerplaatsen zijn voorbehouden voor personen die over een speciale parkeerkaart beschikken, maar worden in de praktijk vaak ingenomen door personen die er niet mogen staan. Het fenomeen blijkt behoorlijk wijdverbreid. Bij gerichte politieacties wordt er regelmatig een indrukwekkend aantal boetes uitgeschreven.

Het is niet altijd evident om het probleem snel op te lossen en de plaatsen vrij te maken voor de mensen die er echt nood aan hebben. De politie moet gecontacteerd worden om een vaststelling te doen, voordat er een boete uitgeschreven kan worden. Dat neemt al gauw wat tijd in beslag.

De consequente bestraffing van dit soort overtredingen zou ongetwijfeld een ontradend effect hebben. Dit blijft echter een politionele bevoegdheid.

Andere ontradende acties zijn misschien ook mogelijk. Zo zouden de personen die de parkeer-retributies uitschrijven of de gemeenschaps-wachten, die vandaag al overlastboetes uitschrijven, een rol kunnen spelen.

Bestaat er een gewestelijke strategie om fout-parkeren op plaatsen voor gehandicapten aan te pakken? Over welke instrumenten beschikt het gewest om foutief parkeren tegen te gaan?

Is er nood aan een gewestelijk beleid ter zake? Kan er in samenwerking met de politiezones en de gemeenten een afschrikkend beleid worden gevoerd? Welke rol kan het parkeeragentschap hierin spelen?

Le gouvernement peut-il préciser les mesures prises afin d'éviter cette discrimination ? De quelle manière comptez-vous corriger cette situation ?

M. le président.- La parole est à Mme Dejonghe pour sa question orale jointe.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Les emplacements réservés aux personnes handicapées sont généralement bien indiqués en Région bruxelloise. Ils peuvent être aménagés à la demande des titulaires d'une carte de stationnement spéciale, à proximité de leur domicile ou à des endroits stratégiques dans la ville.*

Dans la pratique, ces emplacements sont souvent occupés par des personnes qui n'y sont pas autorisées. Or, il n'est pas toujours évident de résoudre rapidement le problème, car un procès-verbal doit être dressé par la police avant de pouvoir infliger une amende.

Une sanction conséquente de ce type d'infraction aurait incontestablement un effet dissuasif. Il s'agit cependant d'une compétence de la police.

D'autres actions dissuasives sont peut-être possibles, par exemple en faisant appel aux personnes chargées de percevoir les redevances de stationnement ou aux gardiens de la paix.

Existe-t-il une stratégie régionale pour lutter contre le stationnement illicite sur les emplacements réservés aux personnes handicapées ? De quels instruments la Région dispose-t-elle pour lutter contre cette infraction ?

Faut-il une politique régionale en la matière ? Peut-on mener une politique dissuasive en collaboration avec les zones de police et les communes ? Quel peut être le rôle de l'Agence de stationnement ?

De voorzitter.- Mevrouw Ozdemir heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Mahinur Ozdemir (cdH) (in het Frans).- *Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) dat sinds 1 januari 2014 geleidelijk van kracht wordt, beoogt de harmonisatie van de Brusselse regelgeving, rekening houdend met de noden van buurtbewoners en de toegankelijkheid van de wijken.*

Het GPBP is ook bedoeld opdat mensen met een handicap zich makkelijker kunnen verplaatsen. Vroeger mochten ze in alle zones parkeren, maar volgens het nieuwe reglement mag dat niet meer in oranje en rode zones. Volgens mij wordt hun leven daardoor een stuk moeilijker.

De oranje en rode zones liggen in winkelwijken. De regelgeving bepaalt dat auto's daar vijftien minuten gratis mogen parkeren, maar dat lijkt erg weinig voor een persoon met een beperkte mobiliteit (PBM). Op dat gebied is de nieuwe regelgeving dus geen verbetering voor personen met een handicap.

Overweegt u de GPBP-ordonnantie te herzien? Overweegt u om gehandicapten toe te laten langer gratis te parkeren in rode en oranje zones?

Personen met een handicap moeten trouwens dicht bij de winkel die ze willen bezoeken kunnen parkeren. Dat is enkel mogelijk als er genoeg parkeerplaatsen voor gehandicapten zijn. Zult u daarop aandringen bij de gemeenten?

Onlangs bleek dat de politie van plan is om het misbruik van parkeerkaarten voor gehandicapten aan te pakken. Zulk misbruik voelt erg onrechtvaardig voor mensen met een handicap. Wat doet uw administratie aan het probleem?

M. le président.- La parole est à Mme Ozdemir pour sa question orale jointe.

Mme Mahinur Ozdemir (cdH).- Le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) qui entre progressivement en vigueur depuis le 1er janvier 2014 vise à harmoniser la réglementation bruxelloise tout en respectant les besoins des riverains et en garantissant l'accessibilité des quartiers.

Concernant les personnes handicapées, l'objectif principal du PRPS est de faciliter leur déplacement. Or, si l'ancienne réglementation leur permettait de se garer gratuitement dans toutes les zones, ce que M. de Patoul a également souligné, la nouvelle ordonnance ne le permet plus dans les zones orange et rouges. Il me revient que la suppression de la gratuité et l'impossibilité d'obtenir une dérogation compliquent sensiblement le quotidien des moins valides.

Les zones rouges et orange correspondent aux quartiers à forte attractivité commerciale. Afin d'avoir un accès rapide aux nombreux commerces qu'elles présentent, l'ordonnance prévoit quinze minutes de stationnement gratuit pour tous les véhicules. Mais ce délai paraît bien court pour une personne à mobilité réduite (PMR) pour laquelle chaque déplacement peut représenter une difficulté. En l'état, l'ordonnance ne remplit donc pas son objectif d'amélioration des déplacements.

M. le ministre, face à cette situation préoccupante engendrant un sentiment de discrimination auprès des personnes en situation de handicap, envisagez-vous de revoir l'ordonnance du PRPS ? Un allongement de la durée de stationnement dans les zones rouges et orange vous paraît-il indiqué ?

Par ailleurs, rappelons-nous que, contrairement aux valides, les personnes en situation de handicap nécessitent réellement de se garer près d'un magasin, la notion d'éloignement par rapport à un point donné étant tributaire de l'effort demandé. Dans ce cas, il est indispensable que les communes prévoient un nombre suffisant d'emplacements pour personnes handicapées aux endroits stratégiques. Avez-vous prévu d'insister sur cet aspect auprès des communes ?

Concernant les emplacements réservés, la presse a récemment relayé l'intention de la police de

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Personen met een beperkte mobiliteit worden inderdaad met tal van problemen geconfronteerd, waaronder het feit dat ze niet langer gratis mogen parkeren in de rode en oranje zones.*

De regering zal een reeks wijzigingen en verbeteringen aanbrengen in de parkeerordonnantie en de regeringsbesluiten, waaronder ook het door u vermelde punt.

Personen met een beperkte mobiliteit moeten weer voor korte tijd gratis kunnen parkeren in oranje en rode zones. Het verlengen van de duur ligt echter moeilijker, want we moeten er ook voor zorgen dat er regelmatig plaatsen vrijkomen in zulke zones.

(verder in het Nederlands)

Voor de overtredingen met betrekking tot het stilstaan en parkeren op gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen de gemeenten voortaan voorzien in administratieve sancties, op basis van het koninklijk besluit dat de federale regering op 9 maart 2014 heeft goedgekeurd. Bestuurders van voertuigen zonder gehandicaptenparkeerkaart die hun wagen geparkeerd hebben op een plaats die voorbehouden is voor personen met een handicap kunnen dus een administratieve sanctie krijgen.

De overtredingen kunnen niet alleen worden vastgesteld door gemeentelijke vaststellers, maar ook door erkende parkeerwachters.

We zullen de procedures op het hele gewestelijke grondgebied harmoniseren. We zullen de gemeentelijke reglementen analyseren en de gemeenten aanzetten om administratieve boetes voor onwettig parkeren op gehandicaptenparkeerplaatsen op te nemen in hun reglement, als dat nog niet het geval is.

s'attaquer au problème de l'utilisation abusive des cartes de personnes handicapées. Ces abus intolérables contribuent à nourrir le sentiment d'injustice des moins valides, comme l'évoque parfaitement le slogan "Si tu prends ma place, prends aussi mon handicap". Quelles sont les initiatives prises au niveau de votre administration pour lutter contre ces abus ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai été mis au courant des nombreuses réactions concernant les problèmes rencontrés par les personnes à mobilité réduite, en particulier des soucis de gratuité en zones de stationnement réglementé rouges et orange.

Comme je l'ai dit plus tôt, le gouvernement va apporter une série de modifications et d'améliorations à l'ordonnance de stationnement et aux arrêtés du gouvernement. L'aspect que vous abordez fera partie intégrante des changements. Je vais proposer de changer cette réglementation actuelle dans les arrêtés de l'ordonnance.

La gratuité sera donc rétablie pour les PMR. Mais l'allongement de la durée posera un problème, car nous devons également prévoir une stratégie de rotation dans ces zones-là.

(poursuivant en néerlandais)

Des sanctions administratives peuvent désormais être infligées par les communes pour les infractions relatives au stationnement sur des emplacements réservés aux personnes handicapées, sur la base de l'arrêté royal approuvé par le gouvernement fédéral le 9 mars 2014.

Les infractions peuvent être constatées par des agents constatateurs communaux, mais aussi par des gardiens de parking agréés.

Nous allons harmoniser les procédures sur l'ensemble du territoire régional, analyser les règlements communaux et inciter les communes à prévoir dans leur règlement des amendes administratives pour stationnement illégal sur des emplacements réservés aux personnes handicapées.

Nous organiserons en outre une formation spécifique pour les gardiens de parking.

We zullen voorts een specifieke opleiding voor parkeerwachters organiseren.

(verder in het Frans)

Tot slot zullen we de gemeenten vragen om bij het opstellen van hun plan in voldoende parkeerplaatsen voor PBM's te voorzien, zonder de oranje en rode zones te vergeten.

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

De heer Serge de Patoul (FDF) *(in het Frans).*- *Ik vertrouw erop dat de regering een aantal praktische maatregelen neemt om voorgemelde moeilijkheden op te lossen. Het debat daarover kan plaatsvinden in het kader van een mondelinge vraag.*

De voorzitter.- Mevrouw Ozdemir heeft het woord.

Mevrouw Mahinur Ozdemir (cdH) *(in het Frans).*- *Heel wat personen met een handicap verwachten een snelle oplossing en ik ben blij dat u de koe bij de horens vat. Tegen wanneer zult u de wijzigingen doorvoeren?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat hangt ook van u af: wij stellen de aanpassingen voor, en het parlement moet ze goedkeuren. Ik hoop in ieder geval tegen het eind van het jaar.*

- De incidenten zijn gesloten.

(poursuivant en français)

Finale­ment, nous allons demander aux communes, dans la rédaction de leur plan, de prévoir suffisamment de stationnements destinés aux PMR, sans oublier les zones de stationnement orange et rouges.

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

M. Serge de Patoul (FDF).- Il y a en effet une série de mesures très pratiques qui peuvent être prises pour répondre aux difficultés soulevées. Je fais confiance au gouvernement pour ajuster ces mesures. Le débat utile sur ce sujet pourrait avoir lieu dans le cadre d'une question orale.

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

Mme Mahinur Ozdemir (cdH).- Je vous remercie pour ces réponses et la bonne nouvelle que vous nous apportez. Beaucoup de personnes en situation de handicap attendent une solution rapide à ce problème et je suis heureuse de voir que vous avez pris ce dossier en main. Dans quels délais envisagez-vous ces modifications ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous y travaillons. Cela dépendra aussi un peu de vous : si nous proposons des adaptations à l'ordonnance, c'est le parlement qui devra les voter. J'espère que ce sera chose faite d'ici la fin de l'année.

- Les incidents sont clos.