



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

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

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

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

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 24 APRIL 2017**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 24 AVRIL 2017**

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

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

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIES	9
Interpellatie van mevrouw Els Ampe	9
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de dwangsommen voor Uber".	
Bespreking – Orateurs : – Sprekers:	10
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Ridouane Chahid (PS) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Els Ampe (Open Vld)	
Interpellatie van mevrouw Zoé Genot	18
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de belangrijke gezamenlijke actie van de MIVB en de politie op dinsdag 28 maart 2017".	
Bespreking – Sprekers:	20
De heer Marc-Jean Ghysse (PS) De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)	
MONDELINGE VRAGEN	24
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	24
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het concept MaaS (Mobility as a	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	9
Interpellation de Mme Els Ampe	9
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les astreintes pour Uber".	
Discussion – Orateurs :	10
Mme Céline Delforge (Ecolo) M. Bruno De Lille (Groen) M. Ridouane Chahid (PS) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Pascal Smet, ministre Mme Els Ampe (Open Vld)	
Interpellation de Mme Zoé Genot	18
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'importante opération conjointe de la STIB et de la police le mardi 28 mars 2017".	
Discussion – Orateurs :	20
M. Marc-Jean Ghysse (PS) M. Pascal Smet, ministre Mme Zoé Genot (Ecolo)	
QUESTIONS ORALES	24
Question orale de M. Marc Loewenstein	24
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la mise en place du concept de	

Service) in Brussel".		MaaS (Mobility as a Service) à Bruxelles".	
Mondelinge vraag van de heer Serge de Patoul 27		Question orale de M. Serge de Patoul 27	
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 voortgang van de heraanleg van het metrostation Montgomery".		concernant "l'avancement du réaménagement de la station de métro Montgomery".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 30		Question orale de M. Paul Delva 30	
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 studie van Brussel Mobiliteit voor het verkeer en het parkeren van toeristische autocars en internationale autobussen in het Brussels Gewest".		concernant "l'étude de Bruxelles Mobilité sur la circulation et le stationnement des autocars de tourisme et des autobus internationaux en Région bruxelloise".	
Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 35		Question orale de M. Bruno De Lille 35	
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het taalgebruik bij het Brussels parkeeragentschap".		concernant "l'emploi des langues au sein de l'Agence bruxelloise du stationnement".	
Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe 38		Question orale de M. André du Bus de Warnaffe 38	
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 evaluatie van het verkeer op het Louiza-verkeersplein en de bescherming van de zwakke weggebruikers".		concernant "l'évaluation de la circulation autour du rond-point Louise et la sécurisation des usagers faibles".	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 41		Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 41	
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 opkomst van de toepassing Heroad".		concernant "l'apparition de l'application Heroad".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 43		Question orale de M. Paul Delva 43	

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het afsluiten en beëindigen van een abonnement bij Villo!".		concernant "la souscription et la résiliation d'un abonnement à Villo!".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	46	Question orale de M. Paul Delva	46
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 "een aaneengesloten fietspad ter hoogte van Montgomery".		concernant "une piste cyclable ininterrompue à hauteur de Montgomery".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	48	Question orale de M. Paul Delva	48
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het interventieteam voor de tunnels".		concernant "l'équipe d'intervention pour les tunnels".	
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	51	Question orale de Mme Céline Delforge	51
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 tunnelingang bij Fonsny".		concernant "la trémie Fonsny".	
Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Groot	53	Question orale de Mme Julie de Groot	53
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het traject van de metrolijn naar Ukkel".		concernant "le tracé de la ligne de métro vers Ukkel".	
Mondelinge vraag van de heer Eric Bott	55	Question orale de M. Eric Bott	55
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 vervuiling en geluidshinder aan de eindhalte Konkel in Sint-Lambrechts-Woluwe".		concernant "la pollution et les nuisances sonores au terminus Konkel, à Woluwe-Saint-Lambert".	

Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany 57	Question orale de M. Pierre Kompany 57
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 voortgang en de uitvoering van het Busplan".	concernant "l'état d'avancement et la mise en œuvre du Plan bus".
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 59	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 59
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 evolutie van de werken op het Rogierplein".	concernant "l'évolution du chantier de la place Rogier".
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 61	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 61
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,
en aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	et à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,
betreffende "de follow-up van de aanbevelingen van IBM in het kader van de 'Smarter Cities Challenge'".	concernant "le suivi des recommandations d'IBM dans le cadre du 'Smarter Cities Challenge'".
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 65	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 65
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 zaken van het systeem van de afstandsbediening van de verkeerslichten voor de voertuigen van de MIVB".	concernant "l'état d'avancement du système de télécommande des feux pour les véhicules de la STIB".
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 69	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 69

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het beleid ter bevordering van het carpoolen".		concernant "les politiques menées afin de développer le carpooling".	
Mondelinge vraag van de heer Eric Bott	73	Question orale de M. Eric Bott	73
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
en aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,		et à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
betreffende "de snelheid in de Brusselse tunnels".		concernant "la vitesse dans les tunnels bruxellois".	
Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	76	Question orale de M. Bruno De Lille	76
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het langdurig parkeren van wagens met een buitenlandse nummerplaat".		concernant "le stationnement de longue durée de voitures immatriculées à l'étranger".	
Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany	79	Question orale de M. Pierre Kompany	79
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 informatie voor de reizigers in geval van verstoringen of incidenten op een lijn van de MIVB".		concernant "l'information aux voyageurs en cas de perturbations ou d'incidents sur une ligne de la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany	82	Question orale de M. Pierre Kompany	82
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 proeven met de hybridebussen van de MIVB".		concernant "les essais de bus hybrides sur le réseau de la STIB".	

Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock	83	Question orale de M. Emmanuel De Bock	83
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 slechte organisatie van de werken aan de Churchill-rotonde".		concernant "la mauvaise organisation des travaux au rond-point Churchill".	
Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	90	Question orale de Mme Cieltje Van Achter	90
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 mobiliteitsontsluiting voorzien voor Schaarbeek-Vorming".		concernant "le désenclavement prévu pour Schaarbeek-Formation".	

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "de dwangsommen voor Uber".

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- De Ubersaga duurt voort. In 2014 kreeg u al vragen over de toekomst van Uber en toen ook nog over Djump, een Belgisch bedrijf met hetzelfde aanbod als Uber dat ondertussen uit de markt is geconcentreerd, omdat er nog altijd geen goede wetgeving is. U hebt ook het Taxiplan al een paar keer aangekondigd. Helaas hebben de parlementsleden nog steeds geen ontwerp van ordonnantie over de regelgeving gekregen.

In januari 2017 stapte een Brussels taxibedrijf naar de rechter om dwangsommen te eisen. De beslagrechter verwierp die eis. Sindsdien is de situatie van UberX heel onduidelijk en rechters weten niet meer hoe ze nog moeten oordelen, omdat er heel wat verwarrende uitspraken zijn. In 2014 stelde u bijvoorbeeld dat Uber welkom is, maar dan op de voorwaarden van het gewest. Vrijdag stelde u dat de Brusselse regering Uber nooit zou legaliseren en evenmin regulariseren. Dat is moeilijk om te volgen.

Op welke manier houdt de regering rekening met nieuwe autodeelplatformen? Op dit moment is er helaas alleen nog Uber, omdat geen enkel Belgisch bedrijf voldoende middelen achter zich heeft om zo'n chaotische wetgevingsperiode te overbruggen. Ik hoop dat er weer Belgische start-ups komen,

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME ELS AMPE

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

concernant "les astreintes pour Uber".

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

Mme Els Ampe (Open Vld) *(en néerlandais).*- *En l'absence de législation adéquate, la saga Uber s'éternise. En outre, le Plan taxis, que vous avez annoncé à plusieurs reprises, n'a encore fait l'objet d'aucun projet d'ordonnance remis aux parlementaires.*

En janvier 2017, une compagnie de taxis bruxelloise est allée en justice pour réclamer des astreintes, mais elle a été déboutée par le juge des saisies. Depuis lors, la situation de UberX est incertaine et les juges ne savent plus comment statuer, vu l'embrouillamini des décisions. En effet, vous déclariez en 2014 qu'Uber était le bienvenu, mais aux conditions de la Région, et ce vendredi, que le gouvernement bruxellois ne le légaliserait jamais et le régulariserait encore moins. Il est difficile de suivre.

Comment le gouvernement tient-il compte des nouvelles plate-formes de voitures partagées ? Il ne reste aujourd'hui qu'Uber, aucune entreprise belge n'ayant les moyens de survivre à ce chaos législatif. Espérons un retour de start-up belges. En effet, il est très confortable de pouvoir commander un taxi avec son smartphone, de connaître l'identité et le téléphone du chauffeur, de voir son trajet et de payer la course par voie électronique. La législation doit être adaptée à

want het is een voordeel als je met je smartphone een taxi kunt bestellen en als je ook kunt zien wie de taxichauffeur is, wat zijn telefoonnummer is en van waar en tot waar hij rijdt en dat je elektronisch kunt betalen. Dat is niet altijd het geval bij de andere taxibedrijven. De wetgeving moet aangepast worden aan die modernisering. Het spreekt voor zich dat al die bedrijven aan de fiscale en sociale voorwaarden moeten voldoen.

Hoe zit het met het zo vaak aangekondigde Taxiplan? Wanneer krijgen de parlementsleden dat te zien? Hoe vaak hebt u dat plan nu al beloofd en uitgesteld? Wat is de timing?

Bespreking

M. le président.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(en néerlandais)*.- *De eerste discussies over het Taxiplan zijn van start gegaan, maar dat plan is er nog niet. Het zal nog even duren voordat het van toepassing wordt, ongeacht de vorm die het zal aannemen.*

Ondertussen laaien de spanningen alsmaar hoger op. Hoe zult u voorkomen dat de situatie ontspoord? Hoe zult u de huidige wetgeving doen naleven? We moeten voorkomen dat nieuwe spelers die de regels niet naleven ongestraft kunnen blijven voortwerken.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is opmerkelijk dat leden van de meerderheid u op zo'n scherpe toon aanvallen over het uitblijven van plannen waar de hele regering verantwoordelijk voor is.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Mevrouw Delforge heeft gelijk: u stelt het Taxiplan steeds weer uit. Twee jaar geleden hebt u het toenmalige Taxiplan van tafel geveegd. Had u toen gewoon gezegd dat u te gepasten tijde met een

cette modernisation et ces entreprises doivent évidemment respecter les conditions fiscales et sociales.

Où en est ce fameux Plan taxis ? Quand les députés pourront-ils en prendre connaissance ? Quel est le calendrier ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je poserai la même question mais d'un point de vue différent.

Bien que nous ayons entamé les premières discussions sur le Plan taxis, pour l'instant, un tel plan est inexistant. Quelle que soit la forme qu'il prenne, il est clair qu'il ne sera pas d'application avant un certain temps.

Entre-temps, étant donné les tensions actuelles, quelles dispositions allons-nous mettre en œuvre pour éviter que la situation dégénère et faire respecter la législation en vigueur ?

Il faut veiller à ce qu'aucune nouvelle application ou société n'entre sur le marché en toute illégalité et ne soit active sur notre territoire en toute impunité.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Il est étonnant de voir des membres de la majorité vous interpellier d'un ton aussi tranchant sur l'absence de plans, dont l'ensemble du gouvernement porte la responsabilité.*

(Remarques de M. Smet)

Mme Delforge a raison : en reportant sans cesse le Plan taxis, vous avez plongé pendant deux ans le secteur tout entier dans l'incertitude, ce qui a concouru aux problèmes que nous connaissons

plan naar buiten zou komen, dan had de sector in afwachting kunnen voortwerken met het bestaande plan, maar dat hebt u dus afgevoerd. Nu spreekt u over een nieuw Taxiplan, maar we hebben nog steeds niets gezien. U houdt al twee jaar lang een hele sector in de onzekerheid, wat de problemen van vandaag mee heeft veroorzaakt. U kunt dus beter voorzichtig zijn met uw uitspraken.

U hebt vrijdag in het parlement gezegd dat u er niet aan denkt om Uber te legaliseren. Hoe zult u dan omgaan met wat er vandaag in de praktijk gebeurt? Hoe zult u ervoor zorgen dat die mensen niet meer rondrijden? Hoe coördineert u dat met Vlaanderen? Uw Vlaamse collega Weyts heeft immers aangekondigd dat hij wel van plan is om Uber te legaliseren. Brussel is helemaal omgeven door Vlaanderen. Als Uber in Vlaanderen legaal is, zullen die chauffeurs ook in Brussel rijden. Dat zal wegen op de leefbaarheid van de Brusselse taximarkt.

Hoe kunt u voorkomen dat mensen zich in Vlaanderen vestigen, maar dagelijks in Brussel rondrijden en dus heel het systeem dat u op poten wil zetten, onderuit halen? Tot nu toe hebben we daar geen antwoord op gekregen.

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- *Ik sluit me aan bij de vragen van Ecolo en Groen en wil er in de eerste plaats op wijzen dat er ook eerlijke mensen en transparante bedrijven in de taxisector actief zijn.*

Ik zou nog eenmaal willen horen dat het plan waaraan u al twee jaar werkt, niet de regularisatie van Uber, maar de modernisering van de taxisector beoogt.

Hoe zal Uber vandaag en in de toekomst worden gecontroleerd?

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

aujourd'hui.

Vendredi, vous avez dit au parlement que vous n'envisagiez pas de légaliser Uber. Comment entendez-vous dès lors réagir à ce qui se passe sur le terrain ? Comment allez-vous empêcher ces personnes de circuler ? Comment assurerez-vous la coordination avec la Flandre, qui envisage de légaliser Uber ?

Comment allez-vous empêcher certains de s'installer en Flandre et de circuler quotidiennement à Bruxelles, mettant à mal tout le système que vous comptez instaurer ? Vous n'avez encore répondu à aucune de ces questions.

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

M. Ridouane Chahid (PS).- Je me joins aux interrogations exprimées par mes collègues d'Ecolo et de Groen. Avant toute chose, je souhaiterais qu'on rappelle que le secteur du taxi ne compte pas dans ses rangs que des gens malveillants. Même dans ce secteur, il existe des chauffeurs honnêtes, tout à fait corrects et des entreprises qui pratiquent la transparence.

J'aimerais enfin qu'on confirme une fois encore que le plan auquel vous travaillez depuis deux ans n'est pas un plan qui vise à régulariser Uber, mais bien à moderniser le secteur, lui ouvrant une nouvelle page sans lui porter atteinte.

J'aimerais que vous nous apportiez des réponses en ce qui concerne les contrôles mis en place aujourd'hui et à l'avenir par rapport à Uber, afin de ne pas favoriser un secteur d'activité par rapport à un autre.

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Kan de minister ons vertellen welk marktaandeel Uber heeft in Brussel?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Mijnheer De Lille, de vraag van mevrouw Ampe dateert van 15 maart. Intussen zijn er een aantal zaken veranderd. Als fractieleidster van de Open Vld zal mevrouw Ampe ook wel door minister Vanhengel op de hoogte gebracht zijn van de gebeurtenissen van de afgelopen twee jaar.

Er was inderdaad wat discussie in de regering en daardoor liet het Taxiplan een tijd op zich wachten. Ook ik had liever een snellere actie gewild, maar het is nu zoals het is en dat hoeft op zich niet nadelig te zijn. Ook externe factoren speelden een rol, zoals de tunnelcrisis, de aanslagen, mijn ziekte, enzovoort. We hebben wel wat pech gekend.

In ieder geval doen wij tenminste iets, mijnheer De Lille. U was zelf gedurende vijf jaar staatssecretaris voor Mobiliteit in de Brusselse regering. Ik kan me niet herinneren dat u een poging hebt gedaan om de problemen in de taxisector aan te pakken.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat was niet mijn bevoegdheid. Die lag volledig bij mevrouw Grouwels. Ik stel voor dat u in de regering uw coalitiepartner aanvalt als u hier een probleem mee heeft. Het is altijd hetzelfde. Als u een inhoudelijk antwoord moet geven, valt u mij direct aan. Waarom is dat nodig? Ik vind dat een beetje kinderachtig.

De heer Pascal Smet, minister.- Het is nog altijd een mysterie wat er gebeurd is in de vijf jaar dat Groen een staatssecretaris van Mobiliteit had. In ieder geval was er geen Taxiplan.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge en de heer Smet)

De heer Bruno De Lille (Groen).- U zegt dat enkel omdat er een camera aanwezig is! Op die manier wint u geen zieltjes. U zou beter antwoorden op de vraag van mevrouw Ampe en op die van ons.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zal

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Quelle part de marché Uber occupe-t-il à Bruxelles ?*

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *M. De Lille, la question de Mme Ampe date du 15 mars. Un certain nombre de changements sont intervenus depuis lors. En tant que cheffe de groupe de l'Open Vld, Mme Ampe aura certainement été tenue informée des événements des deux dernières années par le ministre Vanhengel.*

Le Plan taxis s'est effectivement fait attendre en raison de discussions au sein du gouvernement et de facteurs externes tels que la crise des tunnels, les attentats, ma maladie, etc.

Quoi qu'il en soit, nous ne restons pas les bras croisés. Je ne me souviens pas que vous ayez entrepris quoi que ce soit pour résoudre les problèmes du secteur des taxis durant les cinq ans de votre mandat de secrétaire d'État à la Mobilité.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Cette compétence incombait entièrement à Mme Grouwels. Pourquoi m'agressez-vous chaque fois que vous devez donner une réponse de contenu ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Ce que Groen et son secrétaire d'État en charge de la Mobilité ont réalisé pendant cinq ans reste un mystère. En tout cas, pas un Plan taxis.*

(Remarques de Mme Delforge et de M. Smet)

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Vos paroles sont dictées par la présence d'une caméra. Vous feriez mieux de répondre à mes questions et celles de Mme Ampe.*

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

antwoorden! Ik weet dat sommige personen zenuwachtig worden, wanneer ik ze met de neus op de feiten druk.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge en de heer De Lille)

(Rumoer)

Groen en Ecolo zeiden afgelopen vrijdag in de plenaire vergadering dat ze de taxisector zoals die vandaag is volledig steunen.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge en de heer De Lille)

(Rumoer)

Op de website taxiplan.brussels staat de volledige nota, maar ook een verklarende nota met tekeningen. U kunt daar alle uitleg vinden.

De situatie van UberPop was duidelijk. De rechtbank oordeelde dat UberPop de wetgeving overtrad en het bedrijf is dan ook gestopt. UberX daarentegen interpreteert op een creatieve manier de wetgeving over limousines. Daarover is de wetgeving dubbelzinniger en voor meerdere interpretaties vatbaar. Van de applicatie van UberX kan je niet eenduidig zeggen dat die tegen de letter van de wet is.

De regering heeft altijd gezegd dat er gecontroleerd moet worden of de wet wordt nageleefd. Er zijn al 285 pv's opgesteld tegen UberX, waarvan 90 tegen Waalse chauffeurs. Er zijn ook vijftien wagens van UberX in beslag genomen. Er zijn dus wel degelijk controles geweest. Het parket beslist of het al dan niet vervolgt. Het juridische kader is echter onduidelijk en moet dus verduidelijkt worden. Dat is altijd mijn standpunt geweest.

Ik ben niet schizofreen en ik pas mijn discours ook niet aan naargelang het publiek. Ik heb vanaf het begin gezegd dat het gewest nieuwe technologieën en moderne ontwikkelingen moet integreren. Dat staat ook in het regeerakkoord. Er is in Brussel dus een nieuw kader nodig voor het bezoldigde personenvervoer, met inbegrip van de nieuwe technologieën, maar zonder de taxisector te ondermijnen.

In het parlement heb ik gezegd dat we Uber niet

vais répondre ! Je sais que certaines personnes deviennent nerveuses lorsque je les confronte à la réalité.

(Remarques de Mme Delforge et M. De Lille)

(Rumeurs)

Vendredi dernier, Groen et Ecolo ont affirmé en séance plénière leur plein soutien au secteur des taxis tel qu'il existe aujourd'hui.

(Remarques de Mme Delforge et M. De Lille)

(Rumeurs)

Toutes les explications figurent sur le site taxiplan.brussels.

La situation est claire pour ce qui concerne UberPop, puisque le tribunal a estimé que cette société enfreignait la loi. Par contre, UberX interprète de manière créative la législation sur les limousines, qui est plus équivoque.

Le gouvernement s'est toujours prononcé en faveur du contrôle du respect de la loi. Pas moins de 285 procès-verbaux ont déjà été dressés à l'encontre d'UberX, dont 90 concernaient des chauffeurs wallons. Quinze véhicules ont également été saisis. Il revient désormais au Parquet de se prononcer sur d'éventuelles poursuites. Comme je l'ai toujours dit, le cadre juridique doit être précisé.

Depuis le début, j'ai affirmé que la Région devait intégrer les nouvelles technologies et les évolutions modernes, comme le prévoit l'accord de gouvernement. Bruxelles a besoin d'un nouveau cadre pour le transport rémunéré de personnes, incluant les nouvelles technologies, qui ne portera pas préjudice au secteur des taxis.

Je répète ce que j'ai dit au parlement : le plan ne légalisera ni ne régularisera Uber, UberPop ou UberX.

J'ai, en revanche, dit qu'Uber pouvait s'installer à Bruxelles comme n'importe quelle plate-forme de réservation, à condition que l'entreprise ait un siège et paie des impôts en Belgique, respecte la législation, pratique un tarif minimal, soit transparente et travaille avec des chauffeurs en possession d'une licence, qui acceptent les tarifs

zullen legaliseren of regulariseren en dat herhaal ik vandaag. Wat betekent het woord 'legaliseren'? Ik stel vast dat sommigen - en daarmee bedoel ik u niet - moeite hebben met die term. Letterlijk betekent het: een document voor echt verklaren. Die term is verbasterd tot zijn afgeleide betekenis: een onwettelijke toestand wettelijk maken. In het plan dat besproken wordt, zullen we dat niet doen, noch voor UberPop, noch voor UberX.

Ik heb in het parlement wel gezegd dat Uber in Brussel kan functioneren, zoals elk ander bestelplatform. Daarvoor moet het bedrijf een zetel in België hebben, belastingen betalen in België, aan de wetgeving voldoen, met chauffeurs werken die een licentie hebben, een minimumtarief hanteren (in het plan kan dat tot 250% stijgen, er is dus een marge voorzien), transparant zijn en moet de bestuurder instemmen met de tarieven die het platform gebruikt.

Met andere woorden, in het plan dat op tafel ligt behandelen we Uber net als andere bedrijven, zoals Taxis Verts of Taxi Bleus en eventueel ook Djump, hoewel dat bedrijf zijn activiteiten heeft stopgezet in Frankrijk en bijgevolg ook bij ons, omdat onze markt te klein is.

De regering zal dus de bestaande toestand niet legaliseren of regulariseren. Het is voor iedereen duidelijk dat het model op zich wereldwijd grote vragen oproept, ook in de Verenigde Staten. Daarentegen willen we wel de technologische ontwikkelingen (de applicaties, de digitale identificatie en beoordeling van de chauffeur) en een gelijke concurrentie mogelijk maken. U hebt wellicht de reactie van BECI gelezen dat er een 'level playing field' of een eerlijke concurrentie komt. De taxisector heeft daar destijds naar gevraagd.

Ik heb geen probleem om te zeggen dat de regering Uber in zijn huidige vorm niet zal legaliseren of regulariseren, maar dat het mag functioneren onder strikte voorwaarden, net als andere bestelplatformen. Er komt een wettelijk kader dat we met de sector zullen bespreken. Het is de bedoeling dat de regering rond eind mei een definitief standpunt inneemt en het ontwerp van ordonnantie in eerste lezing goedkeurt. Dan kan het voor advies worden voorgelegd aan de Raad van State, zodat het rond het zomerreces in het parlement kan worden ingediend. Het kan dan in

pratiqués par la plate-forme.

Autrement dit, dans le plan que nous proposons, Uber est traité à l'instar d'autres entreprises comme les Taxis Verts, les Taxis Bleus et éventuellement Djump, bien que cette entreprise ait mis fin à ses activités chez nous, en raison de l'étroitesse du marché.

Tout en s'opposant à la légalisation ou à la régularisation de la situation actuelle, le gouvernement entend favoriser les évolutions technologiques (applications, identification digitale et évaluation du chauffeur) et les conditions d'une saine concurrence.

Uber pourra continuer à fonctionner sous des conditions légales strictes, comme les autres plateformes de réservation. Le cadre législatif sera discuté avec le secteur et le gouvernement devrait adopter le projet d'ordonnance en première lecture fin mai. Celui-ci sera ensuite soumis pour avis au Conseil d'État et présenté au parlement avant les vacances parlementaires, pour être débattu à l'automne.

L'élaboration du plan a pris du temps, certes, mais cela nous a permis de suivre les évolutions dans les autres pays et d'intégrer ces expériences.

De nombreux Bruxellois, y compris des chauffeurs de taxis, se demandent ce que nous faisons, mais nous connaissons désormais bien le secteur et sa façon de réagir.

Bruxelles possède donc un Plan taxis.

Tous les acteurs du secteur, c'est-à-dire non seulement les centrales de taxis, les exploitants et les chauffeurs, mais aussi les gestionnaires d'applications et de plateformes de réservation, sont consultés. J'entends leur donner à tous les mêmes possibilités de faire des propositions, qui déboucheront sur un plan.

(poursuivant en français)

Comme vient de le souligner M. Chahid, il faut maintenant moderniser le secteur en tenant compte des intérêts et des enjeux en présence et ne pas privilégier aveuglément une option. Je reste donc très nuancé.

het najaar worden besproken.

Je kunt zeggen dat het eerder had gemoeten, maar je moet ook rekening houden met de politieke realiteit. Deze werkwijze heeft ons de gelegenheid geboden om de evoluties in de andere landen te volgen en om die ervaringen te verwerken. U zult ongetwijfeld op Bruzz hebben gelezen dat een taxi-expert het een evenwichtig plan vindt.

Het is belangrijk dat iedereen kalm blijft, dat we de juiste analyses maken en dat we niet proberen om hieruit electorale winst te halen, wat voor veel Brusselaars onbegrijpelijk is. Heel wat Brusselaars vragen wat we momenteel aan het doen zijn. Ook de taxichauffeurs doen dat. De druk op de sector is heel groot. We kennen de sector ondertussen al vrij goed en kunnen goed inschatten hoe die reageert.

Brussel heeft nu een Taxiplan. Nog voor de zomer zal de regering de eerste knopen doorhakken en het ontwerp van ordonnantie in eerste lezing goedkeuren.

Ik wil iedereen in de taxisector een kans geven. Het gaat immers niet langer alleen om de taxicentrales, de taxi-exploitanten en de bestuurders. Er zijn nu ook apps en spelers, zoals Ubeeqo. Ik overleg met al die spelers, geef iedereen dezelfde informatie en bied hen dezelfde mogelijkheden om voorstellen te doen. Daaruit moet een plan voortvloeien.

(verder in het Frans)

Zoals de heer Chahid al zei, moet de sector worden gemoderniseerd zonder dat er een optie voorrang krijgt. Ik blijf dus erg genuanceerd.

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- Ik kwam scherp uit de hoek, omdat ik ongeduldig ben, net zoals de Brusselaars die graag van moderne taxidiensten gebruikmaken. Ik begrijp wel dat u zich in een ongemakkelijke positie bevindt. Het lijkt wel de middeleeuwen, toen bakkers en slaggers bij het stadsbestuur een beroepsvergunning moesten aanvragen en zich bij een beroepsfederatie moesten aansluiten. Zonder een vergunning van een bevriende burgemeester of schepen was het destijds gewoon onmogelijk om brood te bakken of vlees te verkopen.

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

Mme Els Ampe (Open Vld) *(en néerlandais).*- *Je me suis exprimée avec vigueur parce que je suis impatiente, comme tous les Bruxellois qui aimeraient disposer de services de taxis modernes.*

Le secteur des taxis aurait tout intérêt à être libéralisé, comme d'autres secteurs dans lesquels la libéralisation a entraîné une forte baisse des prix. Il est tout à fait possible de préserver les acquis sociaux sans porter préjudice au libre marché.

Je vous souhaite bonne chance pour votre Plan

Veel sectoren zijn nu geliberaliseerd, wat tot sterke prijsdalingen heeft geleid. Helaas geldt dat niet voor de taxisector, noch hier noch in het buitenland. Mijns inziens is dat geen goede zaak. Ik denk dat we de sociale verworvenheden perfect kunnen beschermen zonder afbreuk te doen aan de vrije markt. Ik vond trouwens dat de hopelijk toekomstige president van Frankrijk dat gisteren mooi verwoordde: vrije markt en sociale verworvenheden kunnen samengaan.

Ik wens u veel succes met uw Taxiplan en hoop dat er snel een einde komt aan de kakofonie van protesten, dwangsommen, gerechtelijke uitspraken enzovoort en dat de regels waterdicht zullen zijn.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vragen in verband met de coördinatie met Vlaanderen en de Vlaamse plannen inzake de legalisering van Uber.

De heer Pascal Smet, minister.- Vlaanderen heeft daar nog niet over beslist. Deze week zitten mijn medewerkers samen met hun Vlaamse collega's. Ook de voorbije twee jaar zijn er contacten geweest met Vlaanderen en Wallonië. We vallen niet uit de lucht en ook zij zijn op de hoogte van onze plannen.

(verder in het Frans)

De vraag van de heer Chahid dan, die ik trouwens al in de plenaire vergadering heb beantwoord.

(verder in het Nederlands)

De invoering van de regelgeving zal gepaard gaan met een zeer strikte controle. We zullen veel meer sanctie- en controlemechanismen invoeren dan er vandaag bestaan.

De situatie zal heel duidelijk zijn. Brusselse taxi's die hier mensen oppikken, moeten een Brusselse licentie hebben en dat zal gecontroleerd worden, onder meer via datamining. Het invullen van rittenbladen is iets uit de middeleeuwen. Ondertussen zijn we geëvolueerd. Ik wil een efficiënte controle. De invoering van de nieuwe regelgeving, die een modernisering inhoudt, zal gepaard gaan met een zeer strikte controle op al

taxis et espère que celui-ci instaurera des règles en béton qui mettront fin rapidement à la cacophonie de protestations, d'astreintes, de décisions judiciaires, etc.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Vous n'avez pas répondu à ma question concernant la coordination avec la Flandre qui envisage de légaliser Uber.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *La Flandre ne s'est pas encore prononcée sur la légalisation d'Uber. Nous avons des contacts réguliers avec nos homologues flamands et wallons sur ce dossier.*

(poursuivant en français)

J'en viens à la question de M. Chahid, à laquelle j'ai d'ailleurs déjà répondu en séance plénière.

(poursuivant en néerlandais)

L'entrée en vigueur de la réglementation ira de pair avec un contrôle extrêmement strict de la détention, par les chauffeurs de taxis circulant à Bruxelles, d'une licence délivrée par la Région.

diegenen uit Vlaanderen of Wallonië die denken hier een graantje te komen meepikken.

De heer Bruno De Lille (Groen).- We gaan ervan uit dat het Taxiplan uitgevoerd zal worden, maar het lijkt me toch noodzakelijk dat u het coördineert met uw collega's.

De heer Pascal Smet, minister.- Uiteraard.

De heer Bruno De Lille (Groen).- De groenen hebben nooit gezegd dat er geen problemen in de sector zijn, maar zoals de heer Chahid al aangaf, is het ook niet allemaal kommer en kwel. Wat voor ons van tel is, is dat we niet alleen moeten kijken naar de manier waarop we het de klant zo goedkoop mogelijk kunnen maken, maar ook naar de manier waarop we ervoor kunnen zorgen dat taxichauffeurs op een menswaardige manier van hun beroep kunnen leven.

Mevrouw Ampe stelt dat dit in een vrije markt vanzelf gaat, maar we hebben in een aantal steden gezien dat dit niet het geval is en dat mensen daar twee of zelfs drie banen moeten combineren om de eindjes aan elkaar te kunnen knopen. Dat is niet alleen schadelijk voor de chauffeurs, maar ook voor de klanten.

De heer Pascal Smet, minister.- Hebt u het plan gelezen dat sinds vorige week op de website staat?

De heer Bruno De Lille (Groen).- Neen, want we hebben het nog altijd niet ontvangen en u hebt dit vrijdag niet gemeld. Als parlementsleden mogen we toch wel verwachten dat we de informatie van de minister krijgen en dat we niet om de haverklap de website moeten raadplegen. Op de website gaat het trouwens meestal om een verkorte versie met veel afbeeldingen.

De heer Pascal Smet, minister.- Het plan staat in zijn geheel op de website.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik zou u willen oproepen om het ook officieel aan het parlement te bezorgen.

- *Het incident is gesloten.*

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Nous tenons pour acquise la mise en œuvre du Plan taxis, mais insistons sur la nécessité d'une coordination avec vos collègues.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Cela va de soi.*

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Ce qui importe à nos yeux, c'est non seulement que le client bénéficie du service le plus avantageux, mais également que les chauffeurs de taxis puissent vivre dignement de leur métier.*

Mme Ampe estime que cela va de soi dans un marché libre, mais nous avons pu constater qu'il n'en était rien dans certaines villes.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Avez-vous consulté le plan qui figure sur le site internet depuis la semaine dernière ?*

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *En tant que parlementaires, nous sommes en droit d'obtenir l'information du ministre lui-même. De surcroît, l'information qui figure sur le site est souvent une version abrégée.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Une version intégrale du plan figure sur le site.*

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *J'aimerais que vous la remettiez officiellement au parlement.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ZOË GENOT

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

**betreffende "de belangrijke gezamenlijke
actie van de MIVB en de politie op dinsdag
28 maart 2017".**

De voorzitter.- Mevrouw Genot heeft het woord.

Mevrouw Zoë Genot (Ecolo) *(in het Frans).*- *Op 28 maart deden de MIVB en de politie in alle uithoeken van het gewest een gezamenlijke actie tegen wapen- en drugsbezit. Volgens officiële verklaringen volgde die op een tragisch geval van agressie tegen een MIVB-supervisor in 2012. Bij dat voorval was echter geen MIVB-reiziger betrokken en het roept dan ook verbazing op dat er een link mee wordt gelegd.*

In de praktijk kwam de operatie neer op een massale kaartjescontrole. Toen ik mijn interpellatie indiende, dacht ik dat alleen reizigers zonder geldig kaartje aan een identiteitscontrole werden onderworpen, maar sindsdien heb ik vernomen dat de controleurs in bepaalde rijtuigen zowel kaartjes als identiteitspapieren vroegen.

Volgens de eerste cijfers werden er dertig zwartrijders betrapt en honderd mensen zonder verblijfsvergunning. De politie erkende dat er tijdens de actie drugs noch wapens werden gevonden. Ik kan me trouwens niet voorstellen dat mensen in het bezit van wapens of drugs zonder te betalen het openbaar vervoer zouden nemen.

Het spreekt daarentegen voor zich dat mensen zonder papieren, die geen abonnement kunnen nemen en over het algemeen nauwelijks inkomsten hebben, vaker zonder kaartje reizen.

Die dag was er bovendien een van tevoren aangekondigde manifestatie van mensen zonder papieren. Geef toe dat dat het wel erg toevallig is dat er op die dag uitgebreid wordt gecontroleerd. De manifestanten eisten een werkvergunning om te voorkomen dat ze worden uitgebuit door gewetenloze bazen.

INTERPELLATION DE MME ZOË GENOT

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

**concernant "l'importante opération
conjointe de la STIB et de la police le mardi
28 mars 2017".**

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

Mme Zoë Genot (Ecolo).- Ce mardi 28 mars a eu lieu une action conjointe de la STIB et de la police qui a couvert les quatre coins de la Région. L'objectif annoncé était de rechercher les voyageurs en possession d'armes blanches ou de drogue. Elle s'inscrivait, selon les déclarations officielles, dans la suite de la tragique agression d'un superviseur de la STIB en 2012. Je rappelle que cette agression n'a impliqué aucun voyageur de la STIB mais a été perpétrée par un automobiliste violent, avec les conséquences fatales que l'on sait. C'est donc assez étonnant de relier ce fait, particulièrement traumatisant pour le personnel de la STIB, à l'intervention en question.

En pratique, l'opération a consisté en des contrôles massifs de titres de transport. Au moment où j'ai déposé cette interpellation, je pensais que seuls les voyageurs ne pouvant présenter de ticket valable avaient été soumis à un contrôle d'identité. Depuis lors, j'ai appris que, dans certains véhicules, les contrôleurs demandaient aux voyageurs de présenter leur titre de transport et leur document d'identité. Par conséquent, des personnes possédant un titre de transport valable ont eu leur identité contrôlée. C'est du jamais vu !

Selon le premier bilan annoncé, 30 personnes circulaient sans titre de transport et 100 ne possédaient pas de titre de séjour.

La police a reconnu que, lors de cette opération, on n'avait trouvé ni drogue, ni arme blanche. J'imagine d'ailleurs assez mal des individus armés ou possédant de la drogue monter dans un transport public sans payer.

En revanche, il est évident que les personnes sans

De MIVB doet om de haverklap kaartjescontroles, meestal zonder een beroep te doen op de politie. Het lijkt er dus op dat de MIVB razzia's tegen mensen zonder papieren organiseert onder het mom van meer veiligheid en de strijd tegen het zwartrijden.

Zulke operaties blijken reizigers net een onveiligheidsgevoel te bezorgen en ze zijn ook gevaarlijk voor het personeel. Een zwartrijder is natuurlijk niet blij dat hij wordt betrapt, maar iemand zonder verblijfsvergunning ziet zijn hele toekomst bedreigd. Dat maakt van het MIVB-personeel als het ware medewerkers van de migratiecontroleurs.

Het geld dat naar zulke operaties gaat, wordt dus niet geïnvesteerd in de aanwezigheid van de politie tijdens de avonduren.

Waarom wordt de MIVB betrokken bij operaties die niets te maken hebben met de veiligheid op het net en alles met politieoperaties die passen in het federale beleid, dat erg gericht is op de strijd tegen mensen zonder papieren?

Als u meent dat het doel de actie wettigde, waarom wordt er dan niet duidelijk gecommuniceerd dat de MIVB meewerkt aan de uitvoering van het federale migratiebeleid? Dat het om wapens en drugs draaide, was duidelijk een drogreden.

papiers, qui n'ont pas accès aux formules d'abonnement et qui disposent en général de faibles revenus, sont plus susceptibles de voyager sans ticket.

De plus, ce jour-là avait justement lieu une grosse manifestation, largement annoncée, de personnes sans papiers pour dénoncer l'exploitation de l'une d'entre elles dans la rénovation de la station Arts-Loi. Vous admettez que la coïncidence entre les deux événements est assez étonnante. Les manifestants réclamaient l'octroi d'un permis de travail pour sortir des conditions d'exploitation dans lesquelles les emploient des patrons sans scrupules, y compris sur des chantiers publics.

Le personnel de la STIB effectue déjà à l'heure actuelle de nombreux contrôles des tickets ; cela fait partie de ses prérogatives, généralement sans avoir recours à des effectifs policiers. Nous sommes donc assez étonnés des procédures qu'on a vu se déployer sur le terrain le 28 mars : il apparaît que, sous couvert de la sécurisation et de la lutte contre la fraude, la STIB a été utilisée comme un outil de rafle de sans-papiers, selon un mélange des genres pour le moins dérangent.

Ce type d'opération s'avère insécurisant pour les voyageurs eux-mêmes, - plusieurs personnes qui se sont retrouvées au cœur de ces opérations, alors qu'elles étaient parfaitement en ordre de transport, ont avoué leur malaise - et c'est également dangereux pour le personnel. Une personne qui n'a pas payé son titre de transport n'est en effet pas très contente de se faire prendre, mais tout qui n'est pas en ordre de séjour risque son avenir. Cela place donc le personnel de la STIB qui doit effectuer ces contrôles dans une position très particulière, comme s'il devenait l'auxiliaire du contrôle de la migration.

L'argent consacré par la police à ce type d'opérations ne sera donc pas utilisé pour assurer une présence policière sur le réseau aux heures où il devient moins sécurisant d'être dans le métro. Ce ne serait en effet pas désagréable de voir passer une patrouille lorsqu'on attend un dernier métro dans une station toute vide aux alentours de minuit. Si ce n'est pas le cas, c'est parce que les heures destinées à la surveillance des transports en commun ont été utilisées pour ce type d'opération.

Pourquoi la STIB se retrouve-t-elle impliquée dans

des opérations qui ne relèvent nullement de la sécurisation de son réseau mais bien d'opérations policières répondant à des politiques fédérales, particulièrement à la politique de M. Charles Michel, très engagé dans la lutte contre les sans-papiers ?

Si vous estimez l'objectif légitime, pourquoi n'annonce-t-on pas, en toute transparence, que la STIB s'associe à la mise en œuvre de politiques migratoires de la majorité fédérale ? En effet, l'information donnée au sujet de la recherche d'armes blanches ou de drogues ne correspondait pas du tout à ce qui s'est passé sur le terrain. Il y avait peut-être un grand nombre de personnes qui possédaient une arme blanche ou de la drogue, mais on ne le saura jamais puisqu'on n'a pas effectué de contrôle à ce niveau-là mais au niveau des documents d'identité et des titres de transport.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Ghysseels heeft het woord.

De heer Marc-Jean Ghysseels (PS) *(in het Frans).*- *Ik sluit me aan bij mevrouw Genot. Het spreekt voor zich dat de MIVB niet mag meewerken aan de uitvoering van beslissingen van de federale regering.*

Er mag echter geen verwarring ontstaan met de controles die de MIVB sinds 2012 in samenwerking met de politie uitvoert om kaartjes te controleren en het veiligheidsgevoel te verhogen.

Over hoeveel controles hebben we het? In de metro heb ik er zelden een meegemaakt, maar als ik zie dat de MIVB tien medewerkers en tien politieagenten in stelling brengt om twintig passagiers op een tram te controleren, lijkt me dat altijd overdreven.

Wordt er een risicoanalyse gemaakt van de plaatsen waar de controles plaatsvinden? Weet u hoeveel een bovengrondse controle buiten de spits kost in vergelijking met een controle in de metro?

Discussion

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

M. Marc-Jean Ghysseels (PS).- Je m'associe à l'intervention de Mme Genot. Il est évident que la STIB n'a pas à se mêler d'appliquer les dispositions prises par le gouvernement fédéral ou d'aider à leur application.

Toutefois, je ne voudrais pas que cette question donne lieu à un amalgame avec les contrôles que la STIB réalise en collaboration avec les services de police depuis 2012 et qui doivent cibler plusieurs points : le contrôle éventuel des titres de transport, mais surtout la sécurisation des lieux ou, du moins, la création d'un sentiment de sécurité, puisque ces contrôles aléatoires ne sont que des opérations ponctuelles qui ne règlent pas les problèmes au quotidien.

Pour élargir le champ du débat, j'aimerais, pour ma part, connaître le nombre de contrôles effectués. J'ai rarement assisté à une intervention dans le métro. Par contre, quand j'observe, place Saint-Denis, les forces mobilisées pour contrôler un tram, à savoir dix agents de la STIB et dix policiers pour vingt passagers, elles me semblent toujours disproportionnées.

Une analyse de risque est-elle réalisée en fonction des lieux ? Se rend-on compte des moyens

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De actie van 28 maart was gericht op het terugdringen van de criminaliteit in het openbaar vervoer en de verhoging van het veiligheidsgevoel, met een bijzondere aandacht naar drugshandel, illegale wapenhandel, oplichterij en het gebruik van valse papieren. Tegelijkertijd werden de kaartjes gecontroleerd.*

De actie paste dus in de strijd tegen het zwartrijden. De strijd tegen drugs, wapenhandel, oplichterij en het gebruik van valse papieren in het openbaar vervoer, is van essentieel belang als we de veiligheid willen verbeteren.

De federale politie van Brussel coördineerde de actie en de zes politiezones, de spoorwegpolitie en de veiligheidsdiensten van het openbaar vervoer voerden ze uit. De Dienst Vreemdelingenzaken was aanwezig in verband met de vaststelling van eventuele illegale immigratie tijdens de actie.

Alles bij elkaar werden er 14.034 mensen gecontroleerd. 1.116 onder hen hadden geen geldig kaartje en kregen een bekeuring. Op de noord-zuidverbinding werden er 18 zwartrijders betrapt en bij De Lijn 45. Een reiziger op de noord-zuidverbinding had 180 gram heroïne op zak en in zone Brussel-West was iemand op pad met cannabisplanten. Daar werden ook vier mensen opgepakt die nog een gevangenisstraf moesten uitzitten.

MIVB-controleurs moeten de identiteit van reizigers zonder kaartje hoe dan ook controleren. Als een zwartrijder weigert mee te werken, vereenvoudigt de aanwezigheid van de politie hun werk.

Gezamenlijke acties maken het ook eenvoudiger om in moeilijke omstandigheden te controleren. Over het algemeen wordt er vaker samengewerkt

d'intervention différents qu'exige un transport en commun en surface en dehors des heures de pointe - ce type de contrôle n'étant de toute façon guère possible dans un tram bondé - et une station de métro, qui réclame un dispositif plus important, compte tenu du nombre de voyageurs et des moyens de fuite ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'objectif de l'action du 28 mars 2017 était de faire chuter la criminalité dans les transports publics bruxellois et d'améliorer le sentiment de sécurité des voyageurs. Une attention particulière a été consacrée au commerce de produits stupéfiants ou stimulants, au commerce illégal d'armes, à l'escroquerie et à l'utilisation de faux papiers ou de papiers falsifiés. L'action visait également à contrôler la possession d'un titre de transport valide.

L'action s'inscrit donc pleinement dans la lutte contre la fraude. Il faut d'ailleurs souligner que la lutte contre les produits stupéfiants ou stimulants, le commerce d'armes et l'escroquerie, l'utilisation de faux papiers ou de papiers falsifiés dans les lieux de transport public est essentielle pour améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité des voyageurs.

L'action était coordonnée par la Direction de coordination et d'appui de la police fédérale de Bruxelles, et exécutée par les six zones de police de Bruxelles-Capitale, par la police des chemins de fer et par les services de sécurité des transports publics (SNCB, STIB, De Lijn et TEC). Des spécialistes de l'Office des étrangers étaient disponibles pour le volet relatif à l'immigration illégale susceptible d'être constatée durant les actions.

Lors de cette opération, 14.034 personnes ont été contrôlées sur le réseau de la STIB et 1.166 personnes, soit 8,3%, ont été verbalisées car elles ne disposaient pas d'un titre de transport valable. La police pointe un autre résultat marquant de cette action, à savoir qu'elle a dénombré 18 voyageurs détenant un titre de transport non valide sur l'axe nord-sud de la SNCB, et 45 à bord d'un véhicule de la société De Lijn. Elle a intercepté un voyageur en possession de 180 grammes d'héroïne sur l'axe nord-sud, et une personne transportant des plants

tussen de veiligheidsdiensten van de MIVB en de politie, ook tijdens andere gerichte acties.

De procedure is echter nog altijd dezelfde. De MIVB heeft zwaarrijders altijd gevraagd om hun identiteit te bewijzen. Het enige verschil is dat de politie de controleurs vaker vergezelt.

De politie voert ook identiteitscontroles uit. We mogen geen orders geven om mensen zonder papieren al dan niet op te pakken.

De grote meerderheid van de Brusselaars is het eens met zulke controleacties.

de cannabis dans la zone Bruxelles-Ouest. Dans la même zone, quatre personnes ont été interpellées parce qu'elles devaient encore purger une peine de prison.

Pourquoi organisons-nous ce genre d'action commune entre la police et la STIB ? Les agents de contrôle de la STIB procèdent à une vérification d'identité, comme le prévoit la procédure de constat. Ils ont l'obligation légale d'effectuer cette vérification si le client ne dispose pas de titre de transport. Si un fraudeur refuse de s'identifier alors que la loi l'y oblige, la présence de la police facilite le travail des agents de contrôle de la STIB.

Ce type d'action conjointe permet également de se réappropriier des lieux où les contrôleurs de la STIB éprouvent des difficultés à exécuter leur travail dans de bonnes conditions. De manière générale, la collaboration entre les services de sécurité de la STIB et les services de police tend à se renforcer : actions de contrôle des titres de transport, mais également missions de sécurisation et actions ciblées organisées avec les zones de police et la police fédérale des chemins de fer.

Même si ce type de contrôle s'est multiplié, la procédure n'a pas changé. La STIB a toujours demandé leurs papiers aux personnes qui n'ont pas de titre de transport. La seule différence, c'est que la police accompagne plus souvent les contrôleurs.

De nombreux voyageurs déclarent d'ailleurs être satisfaits que des opérations de contrôle soient menées. Cela les rassure et montre que les mauvais payeurs ne restent pas impunis. Sur le terrain, la police procède également à des contrôles d'identité. Il ne nous revient pas de lui donner l'ordre d'interpeller ou non des personnes sans papiers.

Dans le cadre du contrôle des titres de transport, la STIB vérifie également l'identité des contrevenants.

La grande majorité des Bruxellois est demandeuse de ce type d'opération.

De voorzitter.- Mevrouw Genot heeft het woord.

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) (in het Frans).- *De cijfers spreken voor zich. Het ging over een beveiligingsoperatie in de strijd tegen wapens, iets*

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

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Les chiffres parlent d'eux-mêmes. On évoquait une opération de sécurisation visant à lutter contre le trafic d'armes,

*waar ik alleen maar blij mee kan zijn, maar
blijkbaar heeft die niets opgeleverd.*

*Vreemd genoeg hebt u het niet gehad over mensen
zonder verblijfsvergunning die het bevel kregen om
het grondgebied te verlaten.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb daar geen cijfers over.*

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) (in het Frans).- *Wat raar, ik heb die wel en de politie heeft ze ook bekendgemaakt. Dus u weet hoeveel cannabisplanten er zijn gevonden, maar niet hoeveel mensen zonder papieren er tegen de lamp zijn gelopen? Ik vind het niet kunnen dat u ons die gegevens niet meedeelt.*

Het zijn niet de mensen zonder papieren die veiligheidsproblemen veroorzaken in het openbaar vervoer. Mij zit het vooral dwars dat grote stations op sommige uren volledig verlaten zijn, waardoor je je er niet veilig voelt. De middelen die overdag worden ingezet voor controles, zijn 's avonds niet meer beschikbaar, terwijl net daar meer politie wenselijk is. Ik denk bovendien dat het MIVB-personeel gevaar loopt als het mensen zonder papieren moet opsporen

Als er MIVB-medewerkers worden ingezet om de identiteit van reizigers met een geldig vervoersbewijs te controleren, gaat het om misbruik van middelen. Ik hoor de heer Francken regelmatig rondbazuinen hoeveel mensen hij uitzet en ik wil niet dat ons vervoersbeleid daartoe bijdraagt! Er zijn andere manieren om de reizigers ter wille te zijn.

ce dont je ne peux que me féliciter. Mais, manifestement, le résultat n'est pas là, l'outil utilisé étant totalement inadapté à cet objectif.

Étonnamment, vous n'avez pas mentionné le nombre de personnes contrôlées sans titre de séjour valable et qui ont reçu un ordre de quitter le territoire.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous ne possédons pas les chiffres relatifs à ces cas.

Mme Zoé Genot (Ecolo).- C'est bizarre, car moi j'en ai, et la police en a annoncé. On vous a donc communiqué combien de plants de cannabis avaient été retrouvés, mais pas le nombre de personnes qui n'étaient pas en ordre de titre de séjour ? Je trouve très peu correct de ne pas nous communiquer ces données.

En termes de sécurisation, ce ne sont pas les gens sans titre de séjour dans les moyens de transport qui posent problème. Ce qui m'ennuie, ce sont ces gigantesques stations complètement vides à certaines heures, parfois dégoûtantes, où l'on ne sent pas bien, pas en sécurité. Et les moyens monopolisés pour contrôler ces gens la journée ne sont plus disponibles sur les réseaux le soir, quand on souhaiterait les voir déployés plus largement.

Je pense en outre qu'obliger le personnel de la STIB à s'attaquer aux sans-papiers le met en danger. Et pour trouver des gens avec des faux papiers, comme vous l'avez évoqué, il faut des contrôles assez systématiques.

Ce n'était pas encore le cas lorsque j'ai rédigé cette interpellation, mais depuis lors, on nous a contactés pour nous dire que, dans certains véhicules, on avait demandé leurs documents d'identité à des gens en ordre de titre de transport. Et là, nous sommes face à un autre type de contrôle que celui que vous annoncez ! Si les agents de la STIB sont associés, d'une manière ou d'une autre, au contrôle des titres de séjour, on détourne les moyens de la STIB de leurs objectifs. Ce n'est absolument pas leur rôle que de travailler côte à côte avec la police, qui, en tant que bras légitime du gouvernement Michel, essaie d'exécuter sa politique migratoire. J'entends régulièrement M. Theo Francken se féliciter du nombre de personnes qu'il expulse et je ne veux pas que notre politique de transports soit utilisée à cette fin ! Il existe énormément de choses

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "het concept MaaS (Mobility as a Service) in Brussel".

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Mobility as a Service (MaaS) is een nieuw concept dat erop gericht is om de diensten van de verschillende mobiliteitsspelers in een stad te verbeteren door niet het transportmiddel, maar de reiziger centraal te plaatsen.*

Wie vandaag bijvoorbeeld verschillende vervoersmethoden wil combineren, moet telkens een apart vervoersbewijs of abonnement kopen.

Het is onmogelijk om een enkele mobiliteitsoplossing voor alle reizigers uit te werken. Een systeem dat de reizigers centraal plaatst, heeft dus meer kans op slagen. Als we de combinatiemogelijkheden van vervoersmiddelen willen bevorderen, moeten we het leven van de passagiers vereenvoudigen en ervoor zorgen dat het makkelijker wordt om de verschillende vormen van openbaar vervoer te combineren.

MaaS is een recent concept. Het eerste project vond plaats in Finland in 2016. Het eerste MaaS-project in België werd begin dit jaar door Touring opgestart in Gent, waar een vijftigtal gezinnen

à faire pour satisfaire les voyageurs et cette politique n'en fait pas partie.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "la mise en place du concept de MaaS (Mobility as a Service) à Bruxelles".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le projet Mobility as a Service (MaaS) est un nouveau concept visant à améliorer les services proposés par les différents acteurs de la mobilité dans une ville. L'objectif est de développer le service en se concentrant sur l'utilisateur plutôt que sur le mode de transport.

Aujourd'hui, si j'emprunte le réseau de la STIB, j'ai besoin d'un abonnement ou d'un ticket que j'acquies auprès de la STIB. Si je veux louer un vélo partagé, je dois m'abonner à Villo. Si je veux utiliser une voiture partagée, j'ai plusieurs opérateurs à ma disposition et, donc encore une fois, plusieurs interlocuteurs auxquels je dois m'adresser avec des systèmes d'abonnement différents, et ce, sans compter la SNCB et les taxis.

Étant donné qu'il n'existe pas de solution de mobilité unique qui convienne à tous pour encourager la multimodalité, ce système a plus de chances de fonctionner en faisant occuper une place centrale à l'utilisateur, c'est-à-dire en lui facilitant la vie et en simplifiant les démarches pour recourir aux différents modes de transport collectif existants.

gedurende drie maanden hun wagen of hun openbaarvervoerabonnement inruilden voor een mobiliteitsbudget. Ze konden kiezen tussen verschillende pakketten: een basispakket (met onbeperkt openbaar vervoer, 8 uur huurfiets, 50 km per taxi, 4 uur deelauto), een flexibel pakket (onbeperkt openbaar vervoer en huurfiets, 100 km per taxi, 8 uur deelauto en huurauto voor een weekend) of een onbeperkt pakket.

Het concept wordt ook met succes toegepast in Hannover via de Hannovermobil-kaart. In die zone mag je met een abonnement voor het openbaar vervoer ook deelauto's gebruiken en krijg je korting bij de lokale taximaatschappijen en een autoverhuurbedrijf. Op het einde van de maand krijgt de gebruiker een enkele mobiliteitsfactuur.

Uit verschillende studies blijkt dat een personenwagen 96% van de tijd stilstaat en ongeveer 5.000 euro per jaar kost (brandstof, onderhoud, verzekeringen, afbetalingen, waardeverlies, belastingen, parkeergeld enzovoort).

Heel wat automobilisten zullen bereid zijn om voor hun comfort te blijven betalen. De alternatieven moeten dus goedkoper en vooral beter zijn. Ze moeten soepeler zijn en beter op onze behoeften zijn afgestemd.

Momenteel zal het concept misschien nog niet veel automobilisten overtuigen om hun wagen weg te doen, maar we moeten nu werk maken van de mobiliteit van morgen.

Kent u het MaaS-concept? Kreeg u een voorstel om een proefproject in Brussel te organiseren? Zo ja, waarom is dat niet gebeurd? Zo nee, overweegt u een dergelijk proefproject? Weet u al wat de resultaten van het proefproject in Gent zijn?

Hoever staat de tariefintegratie in Brussel?

Le système MaaS est très récent. Il a été lancé en Finlande à la fin de l'année 2016. En Belgique, le premier projet MaaS a été lancé par Touring au début de cette année dans la ville de Gand, où une cinquantaine de ménages ont troqué pendant trois mois leur voiture personnelle ou leur abonnement aux transports publics contre un budget de mobilité à dépenser auprès de différents partenaires.

Cette plate-forme/application proposerait des packages mensuels sur mesure incluant différents modes de transport : transport public, location de vélo, taxi, voiture partagée, location de voiture, livraison de courses. En fonction des besoins, l'on pourrait opter pour un pack de base (incluant, par exemple, les transports publics illimités, 8h de location de vélo, 50km de taxi, 4h de voiture partagée), un pack flexible (incluant transports publics et location de vélo illimités, 100km de taxis, 8h de voiture partagée et location de voiture pour un week-end) ou encore un pack illimité.

Si ce projet a été lancé à Helsinki et a été à l'essai à Gand pendant les trois premiers mois de l'année 2017, il a déjà fait ses preuves à l'étranger avec l'utilisation de la carte Hannovermobil dans le grand Hanovre. Dans cette zone, le détenteur d'un abonnement pour les transports publics peut aussi s'en servir pour les voitures partagées et obtenir une réduction auprès des sociétés de taxis locales et d'une société de location de voitures partenaire. À la fin du mois, il reçoit une facture de mobilité unique.

Une expérience similaire a aussi été menée à Göteborg en 2013. Selon différentes études, notre voiture personnelle est à l'arrêt 96% du temps. Quant au coût d'une voiture personnelle, il oscille autour de 5.000 euros par an en comptant l'essence, les entretiens, l'assurance, mais aussi le financement, la perte de valeur, les taxes de mise en circulation et de circulation, le stationnement privé et public, etc.

Si le confort a un certain prix et si de nombreux automobilistes sont prêts à continuer à le payer, le recours à d'autres schémas ne pourra prendre le dessus que s'il est moins cher, et surtout meilleur : en d'autres termes, plus flexible et mieux adaptable à nos besoins.

Ce concept MaaS ne convaincra peut-être pas encore aujourd'hui, pour de bonnes ou de

mauvaises raisons, beaucoup d'automobilistes à abandonner leur véhicule personnel au profit d'un nouveau type de mobilité. Néanmoins, c'est aujourd'hui que nous devons mettre en place les conditions de mobilité de demain.

Avez-vous connaissance du projet MaaS ? Avez-vous été contacté pour mettre en place une telle expérience pilote à Bruxelles ? Dans l'affirmative, quelles sont les raisons pour lesquelles cette expérience n'a pas pu être réalisée ? Dans la négative, prévoyez-vous de développer une telle expérience à Bruxelles ? Disposez-vous déjà d'échos sur cette expérience menée à Gand de janvier à mars 2017 ?

Quel est, par ailleurs, l'état d'avancement du projet d'intégration tarifaire au niveau bruxellois ? Une intégration tarifaire permettrait en effet de répondre en partie au besoin des usagers d'être au centre des services plutôt que de devoir entreprendre des démarches multiples pour obtenir les différents services de mobilité.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wij kennen het MaaS-concept goed.*

In Brussel kan je de Mobibkaart al gebruiken op de netten van de MIVB, de NMBS en de TEC, maar ook voor Cambio en Villo. Op termijn komt er ook één kaart die je kunt gebruiken voor alle openbare parkings.

In 2006 hebben we de Brussel'Air-premie ingevoerd voor mensen die hun nummerplaat inleveren.

We hebben geen informatie over het proefproject in Gent, maar volgen de toestand in andere landen.

Wij hebben aan de mensen die een gewestelijk mobiliteitsplan voorbereiden gevraagd om rekening te houden met het MaaS-concept.

Op verzoek van de vier maatschappijen voor openbaar vervoer werd er net een studie over de tariefintegratie uitgevoerd. In een tweede fase zullen de eventuele compensatiesystemen worden bestudeerd.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous connaissons bien le concept de MaaS.

Au modeste niveau bruxellois, la carte Mobib incorpore déjà plusieurs opérateurs, la STIB, la SNCB et la société TEC, mais aussi Cambio et Villo. À terme, il est également prévu qu'une seule carte serve pour les parkings publics.

En 2006, dans le même esprit, nous avons créé la prime Bruxell'Air dont l'objectif était de proposer différentes solutions de déplacement aux personnes qui remettaient leur plaque d'immatriculation.

Nous n'avons pas de retour de l'expérience gantoise, mais nous suivons ce qui se passe dans d'autres pays.

Nous avons explicitement demandé aux personnes qui préparent le Plan régional de mobilité d'y inclure le concept de MaaS.

Une étude sur l'intégration tarifaire vient d'être réalisée, à la demande des quatre opérateurs de transports publics. Elle inclut également quelques questions supplémentaires intéressant d'autres

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *In de studie over het mobiliteitsplan zal het MaaS-concept aan bod komen, waaruit blijkt dat we nog verder kunnen gaan dan de Mobibkaart.*

We moeten de reizigers centraal stellen en hun het leven gemakkelijker maken. Ze moeten zin krijgen om het openbaar vervoer te nemen omdat dat eenvoudig, flexibel en goedkoper dan een personenwagen is.

- 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 "de voortgang van de heraanleg van het metrostation Montgomery".

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

De heer Serge de Patoul (DéFI) *(in het Frans).*- *Op 13 juni 2016 zei u dat de renovatie van metrostation Montgomery in 2004 van start ging met een architectuuropdracht. Het eerste ontwerp bestond uit een gigantische lichtput op de bestaande rotonde. Ook de toegang tot het station zou verruimd worden. In het oorspronkelijke plan was naar uw zeggen geen sprake van een geïntegreerde fietsenstalling.*

De aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning werd in 2012 afgewezen. Er werd gevraagd om de gewijzigde eindhalte van de tramlijn en de fietsenstalling in het

opérateurs.

La simulation des différents scénarios tarifaires et l'analyse d'éventuels mécanismes de compensation feront partie du second volet de l'étude.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je suis content d'apprendre que l'étude sur le Plan régional de mobilité tiendra compte de ce concept. Cela démontre qu'il y a moyen d'aller plus loin que la carte Mobib.

Il est essentiel de placer l'utilisateur au centre du service afin de lui faciliter la vie et de lui donner l'envie d'emprunter les transports publics, parce que c'est facile, flexible et moins cher que la voiture personnelle.

- 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 "l'avancement du réaménagement de la station de métro Montgomery".

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

M. Serge de Patoul (DéFI).- Je souhaite aujourd'hui effectuer le suivi du débat du 13 juin 2016 au sujet du réaménagement de la station de métro Montgomery et du potentiel de stationnement sécurisé pour des vélos au sein de cette station.

Le 13 juin, vous aviez précisé : "La rénovation de la station Montgomery a été lancée via un marché d'architecture en 2004. Ce projet consistait en la création d'un vaste puits de lumière dans le rond-point existant. Il prévoyait également une plus grande ouverture de la station pour, d'une part, simplifier les accès à la surface vers les quais et,

renovatieproject te integreren.

Het oorspronkelijke project voorzag in een mooie commerciële ruimte, maar het bleek onmogelijk om daar een koper voor te vinden. Een van de opties is het gebruik van die ruimte als fietsstalling.

Een beveiligde fietsstalling zou perfect in het intermodaliteitsdenken passen.

De renovatie van metrostation Montgomery sleept nu al dertien jaar aan. Is er eindelijk licht aan het einde van de tunnel? Hebt u bekeken of er een beveiligde bovengrondse fietsparking kan worden aangelegd ter hoogte van de eindhalte van tramlijnen 39 en 44?

Hoe zit het met het onderzoek naar de heraanleg van de eindhalte van tramlijnen 39 en 44? Is een aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning in de maak? Kunt u ons de planning bezorgen?

d'autre part, maximiser la sécurité des usagers". Vous aviez également précisé que "dans le projet initial, rien n'était prévu concernant l'intégration d'une zone de stationnement pour vélos".

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

Vous aviez également dit que le concept de cage à vélos s'implantait généralement en surface et formulé le souhait d'intégrer au projet la problématique du stationnement de vélos.

Dans le projet initial était prévue une surface commerciale de belle dimension qui existe et n'est pas utilisée à l'heure actuelle. Dans les éléments qui ont contribué au refus du permis d'urbanisme était reprise la difficulté de trouver acquéreur pour cette surface commerciale. Dès lors, une des options serait de l'utiliser pour créer une sorte de parking à vélos de dissuasion dans un quartier fortement fréquenté par des étudiants, à la lisière entre une zone cyclable semi-urbaine et une zone cyclable totalement urbaine.

Ce parking à vélos sécurisé s'inscrirait parfaitement dans une logique d'intermodalité et offrirait au quartier une zone de stationnement de vélos, entre autres durant la nuit.

Vu le poids administratif qui ralentit la concrétisation de tout dossier, il faut revenir à plusieurs reprises sur le sujet. En l'occurrence, la réflexion sur la problématique de la station de métro Montgomery a été lancée il y a treize ans, et l'avis défavorable au permis d'urbanisme a été rendu voici déjà cinq ans. Le quartier est donc impatient de voir une solution se concrétiser pour minimiser les nuisances du passage du tram.

Une avancée a-t-elle été réalisée dans la réflexion sur l'aménagement de la station Montgomery ? En particulier, a-t-on étudié la possibilité d'utiliser la surface à hauteur du terminus des lignes de trams 39 et 44 pour en faire un parking de dissuasion sécurisé pour vélos ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Brussel Mobiliteit is nog niet klaar met de analyse van het project voor de heraanleg van metrostation Montgomery. De voorbije jaren werden er meerdere haalbaarheidsstudies uitgevoerd om het probleem van de tram in de Hertogstraat op te lossen. Op basis van die studies heeft het strategisch comité van Brussel Mobiliteit en de MIVB een richtplan goedgekeurd.*

Sinds die goedkeuring hebben er meerdere vergaderingen plaatsgevonden met de betrokken directies, architectenbureaus, Brussel Stedelijke Ontwikkeling, de MIVB en de gemeente Sint-Pieters-Woluwe. Op 6 maart van dit jaar was er trouwens een vergadering met schepen De Keyser van Stedenbouw en Openbare Werken.

Tijdens die vergaderingen kwamen verscheidene punten aan bod. Een haalbaarheidsstudie voorziet in de heraanleg van de ondergrondse eindhalte van tramlijnen 39 en 44, de verruiming van de tunnel naar de eindhalte en de aanleg van nieuwe tramsporen in het verlengde van de tunnel op de Tervurenlaan. Dat project wordt verder uitgewerkt met de bedoeling om de hinder van de tramlus in de Georges en Jacques Martinstraat en de Hertogstraat te verhelpen.

De ondergrondse eindhalte kan dus niet volledig worden omgebouwd tot fietsenstalling. Het is de bedoeling om vanop de centrale berm van de de Broquevillelaan een toegang tot de halte aan te leggen.

Het geactualiseerde voorontwerp voorziet echter in de fietsenstalling in de buurt van die nieuwe toegang tot metrostation Montgomery. Volgens de huidige planning wordt er volgend jaar een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. De effectenstudie over de nieuwe tramsporen zal twee jaar duren.

Où en est l'examen d'un aménagement du terminus des lignes de trams 39 et 44 en vue de réduire au maximum la circulation de ces lignes dans les rues Georges et Jacques Martin et du Duc ? Une demande de permis d'urbanisme est-elle planifiée ? Est-il possible d'en obtenir le calendrier ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Bruxelles Mobilité est toujours en train d'analyser le projet de réaménagement de la station Montgomery. Ces dernières années, plusieurs études de faisabilité ont été réalisées en vue de résoudre le problème causé par le passage du tram rue du Duc. Elles ont abouti à la validation d'un plan directeur par le comité stratégique de Bruxelles Mobilité et la STIB.

Depuis cette validation et avant de poursuivre les études proprement dites, des contacts et des réunions ont eu lieu entre les différentes directions, les bureaux d'architectes, Bruxelles Développement urbain, la STIB et la commune de Woluwe-Saint-Pierre. Il y a d'ailleurs eu une réunion le 6 mars 2017 à la maison communale en présence de M. De Keyser, l'échevin de l'Urbanisme et des Travaux publics de la commune de Woluwe-Saint-Pierre.

Différents points ont été discutés lors de ces réunions : en ce qui concerne les nuisances liées à l'actuelle trémie rue du Duc, une étude de faisabilité a été réalisée prévoyant le réaménagement du terminus souterrain des lignes 39 et 44, l'élargissement du tunnel à la sortie du terminus et la construction de nouvelles trémies en enfilade avenue de Tervueren. L'élaboration de ce projet se poursuit. Le but est clairement d'éliminer les nuisances liées à la boucle actuelle du tram en surface par les rues Georges et Jacques Martin et du Duc.

La surface du terminus souterrain du tram restera donc affectée à cette fonction et ne peut donc être complètement réaffectée à un parking de dissuasion pour vélos. Dans le cadre du réaménagement du terminus du tram, il est prévu, à ce stade, de réaliser un accès depuis la berme centrale de l'avenue de Broqueville au moyen d'un ascenseur pour personnes à mobilité réduite et d'un escalier.

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

De heer Serge de Patoul (DéFI) (*in het Frans*).- *Ik zal hier volgend jaar opnieuw op terugkomen.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PAUL DELVA**

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

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

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik heb een vraag over de verkeerd geparkeerde toeristische autocars. Deze vraag stelde ik ook begin januari, maar de minister stelde toen voor ze een zestal weken later opnieuw te stellen, aangezien hij, door zijn ziekteverlof, de studie nog niet had kunnen bekijken. Daarom heb ik de vraag opnieuw ingediend.

Reizen per autocar zit al enige tijd in de lift en Brussel is met 560 aankomsten en vertrekken per week een kruispunt voor internationale busreizen. Momenteel zijn er in Brussel drie grote maatschappijen actief op deze markt: Eurolines, FlixBus en Ouibus. Voor het zomerreces van 2016 gaf de minister cijfers. Hij ging toen dieper in op de vraag naar de resultaten van de studie van

Le plan d'avant-projet mis à jour, différent du plan de 2012, prévoit néanmoins la réalisation d'un parking à vélos à proximité de ce nouvel accès à la station Montgomery. Notre calendrier actuel, sous réserve d'autres dossiers, prévoit d'introduire en 2018 une demande de permis d'urbanisme liée à une étude d'incidences concernant la nouvelle trémie de tram. Une durée de deux ans est prévue pour cette instruction.

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

M. Serge de Patoul (DéFI).- Je remercie le ministre pour sa réponse et lui donne rendez-vous dans un an pour à nouveau faire le point sur ce dossier.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

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

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Ma question porte sur le stationnement anarchique des autocars de tourisme. Avec 560 arrivées et départs prévus par semaine, Bruxelles est un carrefour international pour les voyages en autobus. Actuellement, trois grandes compagnies y sont actives : Eurolines, FlixBus et Ouibus.*

Bruxelles Mobilité a commandé une étude globale à ce sujet. Un comité d'accompagnement a été chargé d'en approuver les résultats et propositions, avant de soumettre des propositions concrètes au gouvernement et d'en examiner le financement.

Différents critères ont été arrêtés dans l'étude de Bruxelles Mobilité :

Brussel Mobiliteit. Tegen begin oktober verwachtte hij de resultaten van de globale studie die besteld was door Brussel Mobiliteit.

Er werd een begeleidingscomité samengesteld dat de studieresultaten en -voorstellen zou goedkeuren, waarna er concrete voorstellen voorgelegd zouden worden aan de regering en er gekeken zou worden naar de financiering.

In de studie van Brussel Mobiliteit werden verschillende criteria vastgelegd:

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

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

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

- begeleidingsmaatregelen voorstellen op het vlak van signalisatie en parkeergeleiding;

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

Dat is volgens mij een belangrijke kwestie. Het aantal autocars zal waarschijnlijk alleen maar toenemen op de internationale wegen en dus ook op die van Brussel. We moeten ons daar dan ook op voorbereiden. Ook de busmaatschappijen hebben er alle belang bij om hun reizigers diensten aan te bieden, zonder dat hun bussen daarbij het stadsleven in de wijken al te veel verstoren. Voor een stad is dat geen gemakkelijke evenwichtsoefening.

Wat zijn de resultaten van de studie van Brussel Mobiliteit voor elk van de opgesomde criteria? Wat zijn de conclusies van de studie met betrekking tot de nood aan busterminals in ons gewest? Welke potentiële locaties werden daarvoor geïdentificeerd? Betreft het dan uitsluitend parkeerplaatsen voor de bussen of ook busterminals met voldoende reizigersvoorzieningen? Welke voorstellen heeft het begeleidingscomité de regering voorgelegd?

- analyser l'état des lieux des flux de circulation et les besoins en stationnement des autocars de tourisme et des autobus internationaux ;

- réaliser une analyse prospective visant à identifier les flux attendus et des prévisions concernant les besoins en stationnement à l'horizon 2025 ;

- soumettre une proposition de plan d'action de stationnement à l'échelle de la Région ;

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

- formuler une proposition de tarification appropriée en fonction du type de stationnement, type d'autocar et d'autobus, sur la base d'une analyse comparative avec deux autres villes.

Quels sont les résultats de l'étude de Bruxelles Mobilité pour chacun des critères énumérés ? Quelles sont les conclusions de l'étude concernant le besoin en gares de bus dans notre Région ? Quels sont les sites potentiels identifiés ? S'agit-il exclusivement d'emplacements pour bus ou également de terminaux offrant des installations suffisantes pour les voyageurs ? Quelles propositions le comité d'accompagnement a-t-il soumises au gouvernement ? Quand le seront-elles si ce n'est déjà fait ?

L'étude de Bruxelles Mobilité porte notamment sur le plan d'action de stationnement pour autocars à l'échelle de la Région. Les communes, qui avaient déjà élaboré un plan d'action communal avant l'été dernier, ont prévu un certain nombre d'emplacements pour les autocars de tourisme. Le ministre a cependant fait savoir que ces communes n'ont pas anticipé les besoins des lignes de bus internationales. Quelles sont dès lors les conséquences des résultats de l'étude de Bruxelles Mobilité pour les plans d'action communaux de stationnement ?

L'étude recommanderait également un itinéraire pour les autocars. Le gouvernement a demandé que l'étude mentionne les voies d'accès aux pôles repris dans le projet du Plan régional de développement durable (PRDD). L'étude proposera également des mesures d'accompagnement en matière de signalisation et de télégéolocalisation. Je comprends que le système

Als die nog niet voorgelegd werden, wanneer zal dat dan wel gebeuren?

Een van de elementen die in de studie van Brussel Mobiliteit werden opgenomen, betreft het parkeeractieplan voor autocars voor het hele gewest. De gemeenten die voor afgelopen zomer al een gemeentelijk actieplan hadden opgesteld, hebben rekening gehouden met een aantal parkeerplaatsen voor toeristische autocars op basis van de nabijheid van bezienswaardigheden, concertzalen, grote scholen enzovoort. De minister heeft echter laten weten dat die gemeenten niet geanticipeerd hebben op de behoeften van internationale lijnbussen. Daarom vroeg ik me af wat de gevolgen zijn van de resultaten van de studie van Brussel Mobiliteit voor de parkeeractieplannen van de gemeenten.

De studie zou ook een reisweg voor autocars aanbevelen. De regering vroeg dat de studie de toegangswegen zou vermelden tot de polen die in het ontwerp van het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) staan. De studie zal ook begeleidingsmaatregelen voorstellen op het vlak van bewegwijzering en parkeergeleiding. Dat element komt regelmatig aan bod in deze commissie. Ik begrijp dat het parkeergeleidingssysteem voor het centrum van de stad in twee fasen wordt opgezet en dat er eind 2017 nog een parkeergeleidingssysteem geïnstalleerd wordt in de zone Vijfhoek en Kleine Ring.

Omvat de parkeergeleiding voor autocars statische en dynamische borden?

Op welke manier houdt dit systeem voor het centrum van de stad rekening met de parkeergeleiding voor autocars?

Maakt de parkeergeleiding voor autocars deel uit van de tweede fase van het parkeergeleidingssysteem voor personenwagens?

Welke twee steden werden voor de tariefbenchmarking gekozen en op basis van welke criteria?

In de hoop dat de minister de tijd heeft gevonden om alles door te nemen, zijn dit de belangrijkste vragen die ik wilde stellen.

de téléjalonnement pour le centre-ville sera mis en œuvre en deux phases et qu'il sera installé à la fin de 2017 dans la zone du Pentagone et de la Petite ceinture.

Le téléjalonnement pour les autocars comprend-il des panneaux statiques et dynamiques ?

De quelle manière ce système prévu pour le centre-ville tient-il compte du téléjalonnement pour les autocars ?

Celui-ci fait-il partie de la deuxième phase du système de téléjalonnement pour les véhicules particuliers ?

Quelles sont les deux villes choisies pour l'analyse comparative des tarifs et quels critères ont-ils guidé ce choix ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De studie is klaar en goedgekeurd door de regering. De resultaten ervan zijn gebundeld in een uitgebreid studiedocument en in een samenvattende brochure. De regering heeft tien strategische acties goedgekeurd op basis van de bevindingen van de studie.

Voor de busterminals opteert de studie voor een tweesporenaanpak: enerzijds door op korte termijn vlakbij het Noord- en Zuidstation een betere autocarinfrastructuur te creëren buiten de openbare weg (niet door middel van parkeerplaatsen) en anderzijds door één of meer nieuwe autocarstations te ontwikkelen. Voor dat laatste stelt de studie een reeks sites voor die nu onderzocht worden in nauw overleg met perspective.brussels. Er wordt daarbij ook naar de autocaroperatoren en andere private partners gekeken.

De brochure bevat de essentie van de voorstellen die het adviesbureau op een rijtje heeft gezet. We hebben er akte van genomen en tien strategische acties goedgekeurd die de komende maanden en jaren zullen worden uitgevoerd.

Wat het parkeren van de toeristische autocars betreft, heeft de studie zich gefocust op de drie belangrijkste toeristische zones: de zone Centrum/Kunstberg, de Europese wijk en de zone Noord (Atomium, enzovoort). In die zones is de parkeernood en -druk het hoogst en voor deze sites worden er in de studie concrete voorstellen van parkeerzones gedaan. Dit gebeurde in nauw overleg met de stad Brussel dat in het begeleidingscomité was vertegenwoordigd.

Een belangrijk voorstel met betrekking tot het parkeren van autocars is het voorstel om met drie types autocarparkeerzones te werken en ze via een retributiesysteem te beheren. We zullen op basis van dit voorstel het parkeerbesluit aanvullen, zodat we de gemeenten hefboomen in handen geven om het parkeren van autocars te reglementeren en beheren. De regering moet de gemeentelijke parkeeractieplannen nog goedkeuren. Ze zal dan de gelegenheid hebben om de gemeenten al dan niet voorstellen te doen om hun plan op dit vlak bij te sturen.

Met betrekking tot de reisweg van de toeristische

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'étude a été approuvée par le gouvernement. Ses résultats ont été compilés dans un document détaillé et dans une brochure résumée. Le gouvernement a approuvé dix actions stratégiques sur la base des conclusions de l'étude.*

En ce qui concerne les terminaux de bus, l'étude propose une double approche : d'une part, créer à court terme de meilleures infrastructures pour les autocars à proximité des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, en dehors de la voie publique, et d'autre part, développer une ou plusieurs nouvelles gares d'autocars. Pour ce dernier point, l'étude propose plusieurs sites, qui sont actuellement examinés en étroite concertation avec perspective.brussels.

Concernant le stationnement des autocars de tourisme, l'étude s'est concentrée sur les trois principales zones touristiques : la zone Centre/Mont des Arts, le quartier européen et la zone Nord, qui subissent la plus forte pression en termes de stationnement.

Une proposition importante consiste à travailler avec trois types de zones de stationnement et à les gérer via un système de rétribution. Nous compléterons l'arrêté relatif à la politique de stationnement sur la base de cette proposition, afin de fournir aux communes des leviers pour réglementer et gérer le stationnement des autocars. Par ailleurs, le gouvernement doit encore approuver les plans d'action communaux de stationnement.

Pour ce qui est de l'itinéraire des autocars de tourisme, l'étude se concentre sur des itinéraires privilégiés. Elle dresse une première ébauche, à affiner dans le cadre de la politique régionale de mobilité, et propose de ne pas prévoir de signalisation physique et spécifique, mais de communiquer régulièrement et largement avec le secteur des autocars et les opérateurs touristiques.

Une signalisation supplémentaire pourra toutefois être prévue aux abords immédiats de certaines zones de stationnement.

Concernant les tarifs pour le terminal des lignes internationales, nous avons réalisé une étude

autocars focust de studie op voorkeurroutes. De studie geeft een eerste aanzet die in het kader van het gewestelijk mobiliteitsbeleid verfijnd en bepaald zal worden. De studie stelt voor om geen specifieke en fysieke signalisatie te voorzien, omdat dit weinig nut en zeker geen toekomst heeft. De studie stelt dat er vooral regelmatig en breed geïnformeerd en gecommuniceerd moet worden naar de autocarsector en de toeristische operatoren en dat ze indien mogelijk via hun gps de voorkeurroutes instellen.

Voor bepaalde parkeerzones voor autocars kan er uiteraard wel in de onmiddellijke omgeving in extra signalisatie worden voorzien.

Met betrekking tot de tariefbenchmark voor de autocarterminal voor internationale lijnen is er een vergelijkende studie met andere landen gebeurd. Hierbij zijn cases opgenomen en uitgewerkt.

Ik stel voor dat we deze studie en de tien acties een van de komende weken uitvoerig toelichten in de commissie.

De heer Paul Delva (CD&V).- U hebt me zeer nieuwsgierig gemaakt. U zegt dat er een globaal document en een brochure zijn. Is het mogelijk om die te krijgen? Als ik het goed heb, heeft het begeleidingscomité een voorstel gedaan aan de regering die integraal akkoord is gegaan met de tien acties.

Uw samenvatting was zeer interessant. Het zou me uiteraard interesseren om die documenten in hun totaliteit te ontvangen.

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben de brochure bij.

De heer Paul Delva (CD&V).- En het uitgebreide document?

De heer Pascal Smet, minister.- Zoals u ziet, is de brochure een uitgebreid document dat de essentie bevat. Ik stel voor dat u hiermee begint, het uitgebreidere document volgt. We zullen dit nu uitdelen.

De heer Paul Delva (CD&V).- Op korte termijn zullen er aan het Noordstation en het Zuidstation plaatsen komen waar bussen tijdelijk kunnen

comparative avec d'autres pays.

Je propose que nous vous expliquions en détail cette étude et les dix actions dans les semaines à venir, en commission.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Vous parlez d'un document global et d'une brochure. Peut-on en disposer ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous avons la brochure avec nous.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Et le document détaillé ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La brochure contient déjà l'essentiel. Je propose que vous commenciez par elle. Le document détaillé suivra.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *À court terme, des emplacements seront créés aux gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi pour permettre*

parkeren.

De heer Pascal Smet, minister.- Daar ben ik mee bezig.

De heer Paul Delva (CD&V).- Daarnaast zou er ook een nieuwe locatie komen.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat is op de langere termijn.

De heer Paul Delva (CD&V).- Uiteraard, het gewest werkt altijd op de langere termijn.

Om welke locatie zou het gaan? Staat dat in de brochure?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat staat in de studie, maar over welke plek het uiteindelijk zal worden, is nog niets beslist. Ik concentreer mij momenteel op de korte termijn, die weliswaar ook enkele jaren beslaat. Over een paar jaar kunnen we dan misschien op een volwaardig autocarstation overschakelen. De vraag is of dat dan nog nodig zal zijn.

Daarom begin ik op de korte termijn met de voorstellen voor tijdelijk parkeren aan het Noordstation en het Zuidstation. Ik leg momenteel de nodige contacten en breng u op de hoogte, zodra ik een beslissing heb genomen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "het taalgebruik bij het
Brussels parkeeragentschap".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het schabouwelijke Nederlands van sommige Brusselse instellingen is soms een bron van

aux autocars de stationner temporairement.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *En outre, un nouveau site devrait être créé.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *À plus long terme.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *De quel site s'agirait-il ? Cela figure-t-il dans la brochure ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Cela figure dans l'étude, mais le choix final n'a pas encore été effectué. Je me concentre actuellement sur le court terme, qui prendra cependant aussi plusieurs années. Nous pourrions ensuite peut-être passer à une gare d'autocars à part entière dans quelques années, si cela s'avère toujours nécessaire.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "l'emploi des langues au sein de
l'Agence bruxelloise du stationnement".

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Malheureusement, parking.brussels s'ajoute à la liste des institutions bruxelloises dont la*

vermaak en geregeld een bron van terechte ergernis voor de Brusselaars. Helaas moeten we vandaag een nieuwe instelling aan het lijstje met broddelaars toevoegen. Zo werd ons gemeld dat de communicatie van het vrij nieuwe parking.brussels met Nederlandstaligen hemeltergend is.

Ik heb het voorbeeld van iemand die, hoewel ze haar vraag in het Nederlands stelde, toch een antwoord in het Frans kreeg. Toen ze vroeg om de communicatie in het Nederlands te voeren, moest ze acht dagen wachten op een antwoord vol fouten. Ze heeft me het antwoord bezorgd met de vraag om daar wat aan proberen te doen. Ik heb dan navraag gedaan bij mensen die ook een beroep moeten doen op parking.brussels. De meesten onder hen zeiden dat het om een structureel probleem gaat.

Een bedrijf dat op deze manier met zijn klanten communiceert, zal niet veel klanten overhouden. Het is niet omdat de Brusselaars niet om parking.brussels heen kunnen, dat het agentschap een loopje mag nemen met de manier waarop het met zijn klanten omgaat.

Bent u op de hoogte van het probleem? Hoe komt het dat parking.brussels in het koeterwaals met Nederlandstalige Brusselaars communiceert? De eerste e-mails waarover het ging, zijn volgens mij dan nog gewoon standaardberichten. Hoe wilt u ervoor zorgen dat parking.brussels alle Brusselaars professioneel te woord staat?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben op de hoogte van de problemen waarmee de klantendienst van parking.brussels wordt geconfronteerd op het vlak van het gebruik van het Nederlands.

Het parkeeragentschap heeft het geval onderzocht. De Nederlandstalige vrouw in kwestie kreeg een Franstalige, automatisch gegenereerde e-mail, omdat er een verkeerde taalkeuze was aangevinkt in het systeem. Het gaat hier dus zeker niet om een medewerker die niet bereid was om haar in het Nederlands te helpen.

Parking.brussels streeft ernaar om in elke lokale afdeling minstens in een perfect Nederlandstalige

communication en néerlandais est lamentable.

Il a, par exemple, fallu huit jours pour qu'une personne qui avait posé une question en néerlandais et reçu une réponse en français reçoive enfin une réponse en néerlandais, mais truffée de fautes. Je me suis informé plus amplement et il semble ce problème soit structurel.

Communiquer de la sorte avec les clients n'aide pas à les garder, et ce n'est pas parce que l'agence parking.brussels est incontournable qu'elle peut se le permettre.

Êtes-vous au courant du problème ? Comment l'expliquez-vous ? Comment veillerez-vous à ce que parking.brussels s'adresse de manière professionnelle à tous les Bruxellois ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je suis au courant des problèmes d'usage du néerlandais au sein du service à la clientèle de parking.brussels.*

Dans l'exemple que vous citez, la personne avait reçu une réponse automatique par mail en français parce qu'un mauvais choix de langue était coché dans le système, et non à cause de la mauvaise volonté d'un collaborateur.

L'agence parking.brussels s'efforce d'avoir au moins un parfait néerlandophone, et même un parfait bilingue, dans son service à la clientèle. Elle est particulièrement attentive à cette question lors des recrutements, mais il s'avère difficile

en zelfs een perfect tweetalige klantendienstmedewerker te voorzien. Bij de aanwervingen schenkt het agentschap daar specifieke aandacht aan. Helaas blijkt het niet evident te zijn om Nederlandskundige sollicitanten aan te trekken. Dat blijkt uit het volgende voorbeeld. De jobaanbiedingen die geplaatst worden op de websites van parking.brussels, Stepstone en Actiris krijgen in elke taal evenveel publiciteit. Toch zijn er bij Stepstone voor de vacature van klantendienstmedewerker uit januari 2017 slechts zestien kandidaten die Nederlands kennen tegenover 176 eentalige Franstalige kandidaten. Het parkeeragentschap is zich al enige tijd bewust van het probleem, heeft zich daarover geïnformeerd en werkt aan oplossingen om meer Nederlandstalige werkzoekenden te bereiken.

De directie heeft ook het initiatief genomen om de capaciteiten van alle klantendienstmedewerkers door te lichten door middel van een assessment om waar nodig bij te schaven met opleidingen. Ook hier wordt tweetaligheid beschouwd als een prioriteit.

Er werd opgemerkt dat de klantendienstcommunicatie in correct Nederlands niet te allen tijde wordt gegarandeerd in alle afdelingen van parking.brussels, meer bepaald in de afdeling Noord-West (Molenbeek, Ganshoren en Sint-Agatha-Berchem). Nederlands is niet de moedertaal van de medewerkers die daar de Nederlandstalige communicatie verzorgen. Dat komt omdat parking.brussels het personeel van de voormalige parkeerdienst van de gemeente Molenbeek heeft overgenomen.

Zoals ik eerder al zei, is bij nieuwe aanwervingen tweetaligheid uiteraard vereist. Bovendien worden er sinds september 2016 cursussen Nederlands georganiseerd die beter op de behoeften van het parkeeragentschap zijn afgestemd.

Ten slotte herziet parking.brussels het systeem van de standaardmails. Dat systeem wordt gebruikt voor de briefwisseling en de e-mails, maar de medewerkers van de klantendienst vinden het te omslachtig. Ze moeten dagelijks een groot aantal e-mails beantwoorden. Daarom is het agentschap nu op zoek naar een evenwicht tussen een foutloos en een snel antwoord.

d'attirer des candidats néerlandophones. Consciente du problème, l'agence cherche des solutions pour toucher davantage de demandeurs d'emploi néerlandophones.

La direction a aussi pris l'initiative d'évaluer les compétences de tous les collaborateurs du service à la clientèle afin de leur proposer, au besoin, des formations. Ici aussi, le bilinguisme est considéré comme une priorité.

Par ailleurs, il a été remarqué que la communication du service à la clientèle en bon néerlandais n'était pas toujours garantie dans toutes les implantations de parking.brussels, en particulier dans celle du nord-ouest de la Région. Le néerlandais n'y est pas la langue maternelle des collaborateurs assurant la communication en néerlandais, parce que parking.brussels y a repris le personnel de l'ancienne agence de stationnement de la commune de Molenbeek.

Le bilinguisme est exigé lors des nouveaux engagements. De plus, depuis septembre 2016, des cours de néerlandais adaptés aux besoins de l'agence sont organisés.

Enfin, parking.brussels revoit le système des mails standard, que les collaborateurs du service à la clientèle jugent trop compliqué, et cherche un équilibre entre absence de fautes et rapidité de réponse aux nombreux mails qu'elle reçoit quotidiennement.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Uw antwoord verbaast me niet. Niemand verwacht dat alle medewerkers bij parking.brussels tweetalig zijn, wel dat de dienst met Nederlandstalige Brusselaars in correct Nederlands communiceert.

In mijn voorbeeld ging het om een geautomatiseerde e-mail, waarvan een correcte Nederlandse versie moet bestaan. Als de communicatie via e-mail verloopt, heeft het agentschap toch wel de tijd om een taalkundig correct antwoord op te stellen. Aan de telefoon is dat wellicht wat moeilijker. In dit geval duurde het een week voor er een antwoord kwam, en dan nog in zeer slecht Nederlands.

Ik kan begrijpen dat het moeilijk is om Nederlandstalige medewerkers te vinden, maar dan moet parking.brussels zich bij de aanwerving concentreren op die functies waar communicatie belangrijk is.

Hopelijk sleept de situatie niet te lang aan, want ze heeft een negatieve impact op het imago van het hele parkeeragentschap. Het zou jammer zijn dat een nieuw agentschap, dat zijn sporen nog moet verdienen, daar zo snel al het slachtoffer van wordt.

Als u even informeert in uw omgeving, vindt u ongetwijfeld ook personen die iets vergelijkbaars meemaakten.

- Het incident is gesloten.

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

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

**betreffende "de evaluatie van het verkeer
op het Louiza-verkeersplein en de
bescherming van de zwakke
weggebruikers".**

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

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Votre réponse ne m'étonne pas. Personne ne s'attend à ce que tous les collaborateurs de parking.brussels soient bilingues, mais il faut que le service communique dans un néerlandais correct avec les Bruxellois néerlandophones.*

Il doit exister une version néerlandophone correcte des mails automatisés. Par ailleurs, si la communication s'effectue par mail, l'agence a le temps de veiller à la correction linguistique de sa réponse. Pourtant, dans le cas que j'ai cité, la réponse en néerlandais obtenue après une semaine était encore truffée de fautes.

Je peux comprendre qu'il est difficile de trouver des collaborateurs néerlandophones, mais alors, lors de l'engagement, parking.brussels doit se concentrer sur les fonctions où la communication est importante.

J'espère que la situation ne durera pas, parce qu'elle a un impact négatif sur l'image de toute l'agence.

- L'incident est clos.

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

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

**concernant "l'évaluation de la circulation
autour du rond-point Louise et la
sécurisation des usagers faibles".**

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Veel Brusselaars zijn bekommerd om de heraanleg van de rotonde op het Louizaplein. Een werkgroep met mensen van Brussel Mobiliteit, uw kabinet, de politie van Brussel, Elsene en Sint-Gillis, de MIVB, de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) en de gemeenten Elsene en Sint-Gillis hebben de verkeerssituatie aangepast om het verkeer vlotter te laten verlopen en voetgangers en fietsers beter te beschermen.*

Sinds 5 december zijn die aanpassingen ongedaan gemaakt. Ze waren hinderlijk voor automobilisten, maar de toestand was wel veiliger voor zwakke weggebruikers. Heeft de werkgroep na deze datum nog vergaderd? Zoekt ze nog steeds naar oplossingen om de files te beperken en de zwakke weggebruikers beter te beschermen? Werd de toestand geëvalueerd voordat de wijzigingen werden teruggedraaid?

Het autoverkeer verloopt nu weer vlotter, maar voetgangers en fietsers beschikken niet langer over een afgescheiden deel van de openbare weg. De rotonde is erg gevaarlijk voor hen.

Ook de tramhalte blijft moeilijk toegankelijk. De verkeerssituatie op het Louizaplein is complex als gevolg van de vele auto's, trams, fietsers en voetgangers. Er is een structurele oplossing nodig die beantwoordt aan de behoeften van alle weggebruikers.

Volgens het regeerakkoord komen er fietspaden op de Kleine Ring. Ik hoor heel wat kritiek van fietsers, zowel over de tijdelijke aanpassingen als over de terugkeer naar de vroegere toestand. Welke oplossingen zouden de veiligheid van de fietsers kunnen verbeteren?

Werd de fietsmanager betrokken bij de werkgroep en bij de reflectie over de voorbije en komende heraanleg?

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Les aménagements du rond-point Louise concernent nombre de Bruxellois. Un groupe de travail constitué de Bruxelles Mobilité, de votre cabinet, des polices de Bruxelles, Ixelles et Saint-Gilles, de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB), du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) ainsi que de la Ville de Bruxelles et des communes d'Ixelles et Saint-Gilles avait réfléchi puis élaboré ces changements dans le but de fluidifier le trafic et de sécuriser les piétons et les cyclistes.

Depuis le mois de décembre, le rond-point a été libéré de ces aménagements provisoires, qui consistaient en la mise à une bande du rond-point et avaient engendré davantage de problèmes de circulation pour les automobilistes, tout en en améliorant, par contre, la sécurité des usagers faibles.

Depuis le 5 décembre, date à laquelle il a été décidé de supprimer ces aménagements provisoires, le groupe de travail s'est-il réuni ? Travaille-t-il toujours à la recherche de solutions pour réduire la congestion et améliorer la sécurité des usagers faibles ? Une évaluation a-t-elle été réalisée depuis le retour à la situation initiale ?

Le retour à la "normale" a ramené plus de fluidité du côté des automobilistes. C'est indéniable. En revanche, les aménagements et les marquages au sol pour vélos ont totalement disparu, ainsi que j'ai encore eu l'occasion de le vérifier il y a trois quarts d'heure. La configuration du rond-point reste donc dangereuse pour les piétons et les cyclistes, qui ne disposent plus d'une zone réservée.

Je pense notamment à l'accessibilité de l'arrêt de tram central qui reste compliquée. C'est une zone particulièrement complexe, vous le savez. Il y a un flux continu de voitures, de trams, de cyclistes et de piétons, d'où l'importance de s'accorder sur une solution qui soit structurelle et réponde aux besoins de tous les usagers.

M. le ministre, au regard de notre accord de majorité qui prévoit la réalisation de pistes cyclables le long de la Petite ceinture, et au vu des nombreuses réserves qu'il me revient de la part des cyclistes par rapport à la conception des aménagements provisoires et au retour à une situation particulièrement inconfortable, je

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wij analyseren momenteel de gegevens over de situatie voor en na de sluiting van de Stefaniatunnel, tijdens de werken en na het terugschroeven van de tijdelijke inrichting.*

Het vergt drie à zes maanden om aan een nieuwe verkeerssituatie te wennen. Rotondes met meerdere rijstroken zijn gevaarlijk, vooral als ze grenzen aan wegen met twee of drie rijstroken, zoals in het geval van het Louizaplein. Voor fietsers is de situatie slechter geworden sinds de afschaffing van de tijdelijke fietsstrook. Voor voetgangers is de zichtbaarheid achteruitgegaan.

In tegenstelling tot wat sommigen tijdens mijn afwezigheid beweerden, voeren wij tests uit om het autoverkeer vlotter te laten verlopen, en niet om het onmogelijk te maken. Dankzij de resultaten van de tests zullen we kunnen vaststellen welke aanpassingen nodig zijn om het autoverkeer vlotter te laten doorstromen en de situatie veiliger te maken voor alle weggebruikers. In de loop van dit jaar nog zou daar werk van worden gemaakt.

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *De huidige situatie sleept al vijf maanden aan. Dat is toch niet normaal.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik begrijp ook niet goed waarom. Oorspronkelijk was er een probleem met de wegmarkeringen. Ik heb*

souhaiterais connaître les solutions qui pourraient être apportées pour améliorer la sécurité des cyclistes.

Je souhaiterais également savoir si "Monsieur vélo", le responsable vélo au sein de l'administration, est bien associé au groupe de travail et à la conception des aménagements antérieurs et futurs.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Pour le moment, nous analysons les données disponibles pour comparer la situation avant et pendant la fermeture du tunnel Stéphanie et après sa réouverture, avec le maintien de la situation du chantier et après l'enlèvement des aménagements temporaires.

Il faut compter un délai de trois à six mois pour que les habitudes se stabilisent. Les ronds-points à multiples bandes sont potentiellement dangereux, d'autant plus lorsque ceux-ci comportent des accès à deux ou trois bandes, comme c'est le cas ici.

La situation est rendue plus compliquée encore pour les cyclistes puisque la piste cyclable a été supprimée, ainsi que pour les piétons pour lesquels se pose un problème de visibilité.

Les tests auxquels nous procédons visent à améliorer la fluidité de la circulation automobile, et non à l'entraver, comme d'aucuns l'ont prétendu pendant mon absence pour raison de maladie. Ces résultats nous permettront de déterminer quelles sont les adaptations à apporter. Nous devrions pouvoir les réaliser dans le courant de cette année afin d'améliorer la circulation automobile et de renforcer la sécurisation du carrefour pour les différents usagers.

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Aujourd'hui, il n'y a rien et cela fait cinq mois que c'est comme ça. Ce n'est pas normal.

M. Pascal Smet, ministre.- Je le sais et je ne comprends pas pourquoi. Apparemment, au départ, un problème de marquage s'est posé. Y étant passé

gevraagd om na te gaan waarom er nu nog steeds geen wegmarkering is.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) *(in het Frans).*- *Er was wegmarkering, maar die is volledig verdwenen. Dat kan niet door de beugel. Er moet snel weer wegmarkering komen.*

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) *(in het Frans).*- *Volgens het Brussels Fietsobservatorium zijn de Wetstraat, de Kroonlaan en de Louizalaan de drie verkeersassen die het vaakst worden gebruikt door fietsers. Daarom moet er snel een oplossing komen voor de onveilige verkeerssituatie op de rotonde van het Louizaplein.*

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

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de opkomst van de toepassing Heroad".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Heroad is een van de nieuwe technologiebedrijven die zich bezighouden met mobiliteit in België. Het biedt online gedeelde mobiliteitsdiensten en speelt in op de behoefte aan oplossingen voor mobiliteitsproblemen. Heroad biedt privévervoer naar de luchthaven aan, alsook vervoer voor professionals en particulieren.*

De start-up is voorlopig alleen actief in en rond Luik, maar het zal wellicht niet lang duren voor het

le week-end dernier, j'ai d'ailleurs demandé que l'on examine la cause de cette absence de marquage.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Il y en a eu un, mais il a été totalement effacé. Cela ne va pas. On ne peut attendre la fin des études ! Il faut un marquage minimum et rapidement.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Enfin, selon l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, la rue de la Loi, l'avenue de la Couronne et l'avenue Louise sont les trois axes les plus empruntés par les cyclistes. Et le rond-point Louise est un carrefour majeur. Il faut sortir rapidement de cette insécurité pour les usagers faibles.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis totalement d'accord.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE 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'apparition de l'application Heroad".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Une nouvelle plate-forme appelée Heroad vient récemment d'apparaître et compte parmi l'un des nouveaux acteurs de la mobilité en Belgique. Celle-ci offre un service de mobilité connectée et partagée de transports à la demande et répond essentiellement à l'objectif de diminution des problèmes de mobilité dont nous sommes tous et tous témoins et souvent victimes.

Cherchant des solutions de mobilité à grande

bedrijf actief wordt in Brussel. Om de vervoersdiensten betaalbaar te houden, doet het bedrijf een beroep op zelfstandige beroepschauffeurs die een vergunning en de nodige verzekeringen hebben. Gebruikers kunnen cash betalen, met hun bankkaart of met behulp van een app.

Net als alle andere nieuwe bedrijven die we recent naar Brussel zagen komen, zoals Uber, wil Heroad meesurfen op de golf van het online aanbod van mobiliteitsdiensten die een freefloatingsysteem gebruiken. Ze bieden mobiliteitsoplossingen op maat en op vraag van de klant aan en zijn onmiddellijk beschikbaar.

Hoe staan u en de regering tegenover de komst van Heroad? Vindt u dat een goede zaak? Kan het nieuwe reserveringssysteem een verschil maken en de Brusselse mobiliteitsproblemen helpen oplossen?

Nu Heroad zich op de markt heeft gewaagd, moet de regering nagaan hoe ze een multimodale mobiliteit in Brussel kan bewerkstelligen. Ze moet bovendien een bevorderlijk beleid voeren voor bedrijven die daartoe kunnen bijdragen.

Wat onderneemt u om de overstap naar multimodaal vervoer in Brussel te begeleiden en te stimuleren?

(De heer Pierre Kompany, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

échelle pour le pays, Heroad propose deux types de services : le Heroad Shuttle et le Heroad Fix. Le premier concerne les navettes privées vers les aéroports alors que le second correspond à des déplacements réguliers pour tout professionnel ou particulier.

Pour le moment, ce service n'est disponible que dans la région de Liège et sa périphérie. Nous ne doutons cependant pas de l'exportation prochaine de cette start-up à Bruxelles. Pour pratiquer une politique de prix abordables, la société entend faire appel à des chauffeurs professionnels indépendants et en ordre de licence et d'assurances. Pour une facilité accrue à l'égard des usagers du service, les modes de paiement peuvent se faire en liquide, par carte, voire par application.

De la même manière que toute une autre série de nouveaux acteurs récemment apparus à Bruxelles tels qu'Uber, DriveNow, Zipcar, Zen Car, Ubeeqo, etc. Heroad semble, lui aussi, vouloir surfer sur la vague de la mobilité connectée, partagée et fonctionnant sous le modèle du free floating : une mobilité à la carte, à la demande du client et selon ses envies du moment et, en tout cas, toujours en réponse à un besoin particulier, urgent ou simplement en réponse à la curiosité naissante du consommateur. Voilà le nouveau leitmotiv sur lequel s'accordent ces nouveaux acteurs.

M. le ministre, quelle est la position du gouvernement, et en particulier, celle de votre cabinet, face à l'arrivée de ce nouvel acteur en Belgique ? Y êtes-vous favorable ? Pensez-vous que ce nouveau système de réservation puisse faire la différence et contribuer à réduire les problèmes liés à la mobilité aujourd'hui dans la capitale, en admettant toutefois que cette start-up vienne un jour s'y implanter ?

À tout le moins, l'arrivée de ce nouvel acteur, qui s'ajoute donc à tous les autres, devrait inciter le gouvernement bruxellois à réfléchir à la nécessité d'approfondir la réflexion quant à la mise en œuvre d'une mobilité multimodale à Bruxelles et, in fine, encourager l'ensemble des acteurs qui pourraient agir en ce sens.

Enfin, qu'est-il prévu dans vos politiques pour accompagner, voire encourager cette transition vers la multimodalité des transports à Bruxelles ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Heroad is nog niet actief in Brussel, dus heeft het geen zin dat de regering er een standpunt over inneemt.*

Afgezien daarvan sta ik over het algemeen positief tegenover nieuwe mobiliteitsbedrijven als die inspelen op een behoefte en ze bovendien multimodale mobiliteit bevorderen bij zowel inwoners als bezoekers van het gewest.

Uiteraard moeten die bedrijven de federale en gewestelijke wetgeving naleven.

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

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *U staat dus positief tegenover dergelijke initiatieven.*

Zodra het bedrijf naar Brussel komt, zal ik de situatie evalueren. Ik hoop dat alles evenwichtig en correct verloopt.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het afsluiten en beëindigen van een abonnement bij Villo!".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

(M. Pierre Kompany, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

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

M. Pascal Smet, ministre.- Pour l'instant, le gouvernement n'a pas à prendre position puisque la start-up Heroad n'est pas active en Région bruxelloise.

Cela étant, nous sommes globalement favorables à l'arrivée de nouveaux acteurs de la mobilité lorsqu'ils répondent à une réelle demande du public et favorisent la culture et la pratique de la multimodalité dans l'esprit des habitants, mais aussi des visiteurs de la Région.

Il va de soi que ces entreprises doivent respecter la législation fédérale et régionale en vigueur.

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

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je vous remercie pour cette brève réponse. J'acte que vous êtes globalement favorable à ce genre d'initiative.

Nous évaluerons la situation lorsque ces entreprises s'implanteront à Bruxelles, en espérant que cela se déroule de la manière la plus harmonieuse et correcte possible.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "la souscription et la résiliation d'un abonnement à Villo!".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Er bestaan drie formules voor het gebruik van Villo: een jaarabonnement, een weekticket of een dagticket. Naast de formules voor particulieren bestaan er ook bedrijfsformules, waarbij de abonnementskosten voor rekening van de werkgever zijn en eventuele bijkomende verhuurkosten ten koste van de gebruiker.

Een jaarabonnement voor Villo kan volledig online worden genomen. Nadat je als particulier een jaarabonnement hebt afgesloten, wordt het jaarlijks stilzwijgend verlengd. Je hoeft dus niets te doen om je abonnement te houden. Er zijn echter ook tal van redenen waarom gebruikers hun abonnement willen opzeggen of niet meer willen verlengen: een verhuizing, andere vervoerskeuzes, een eigen fiets enzovoort.

Een Villoabonnement opzeggen moet eenvoudig kunnen. Nu is dat niet zo en bestaat er slechts een optie: een brief sturen naar JCDecaux/Villo, tenzij je naar het buitenland verhuisd bent. In dat geval kan je een uitzondering krijgen en mag je je abonnement opzeggen door zelf een Word-document op te stellen en het als bijlage in een e-mail aan JCDecaux te bezorgen.

Een goed werkend fietsdeelsysteem kan een belangrijke bijdrage leveren aan een duurzame en vlotte stedelijke mobiliteit. Ik denk dat Villo dat doet in Brussel.

Wat is uw standpunt over de gebruiksformules van Villo en hun looptijd?

Iemand sprak me onlangs aan over het nut van een familieabonnement met een gezinskorting. Ik denk niet dat dit bestaat. Vindt u dit het overwegen waard?

Wat is uw standpunt over de aansluitings- en beëindigingsprocedure voor jaarabonnementen bij Villo? Hoeveel Villoabonnementen werden de afgelopen jaren opgezegd en op welke wijze? Gebeurde dat per brief of op een andere manier? In tijden waarin e-mail een van de meest gebruikte communicatiemiddelen is en we steeds meer zaken via apps of online accounts kunnen regelen, vind ik het niet gebruiksvriendelijk dat je verplicht bent om je abonnement met een brief op te zeggen. Ik vind dat er andere methoden moeten worden toegestaan. Wat denkt u daarvan?

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *L'offre de Villo se décline en trois formules pour les particuliers : un abonnement annuel, un ticket hebdomadaire et une carte à la journée. Il existe également des formules pour les entreprises, les abonnements étant pris en charge par l'employeur et les frais de location supplémentaires par l'utilisateur.*

Il est possible de souscrire en ligne à un abonnement annuel, lequel est renouvelé tacitement. Toutefois, l'utilisateur qui souhaite résilier son abonnement annuel pour diverses raisons est tenu d'envoyer une lettre de résiliation à Villo. Seul l'abonné qui déménage à l'étranger peut résilier son abonnement en envoyant un document Word par courriel.

Un système de vélos partagés efficace contribue au développement d'une mobilité urbaine durable et fluide. Villo réalise cet objectif à Bruxelles.

Que pensez-vous des formules de Villo et de leur durée ?

Ne serait-il pas intéressant de proposer un abonnement familial à tarif réduit ?

Que pensez-vous de la procédure de résiliation de l'abonnement annuel ? Combien d'abonnements annuels ont-ils été résiliés ces dernières années ? L'ont-ils été par lettre ou par un autre moyen ?

À une époque où l'on communique principalement par courriel, au moyen d'applications ou de comptes en ligne, il est peu convivial et carrément dépassé d'imposer aux utilisateurs l'envoi d'une lettre pour résilier leur abonnement.

Par ailleurs, ne serait-il pas utile de permettre aux utilisateurs de suspendre leur abonnement annuel, en cas de séjour à l'étranger par exemple, et de pouvoir le réactiver à leur retour ?

U had het daarnet over "modern times". Wat het opzeggen van een Villoabonnement betreft, zijn die moderne tijden nog niet aangebroken. Het doet me denken aan een restaurantbezoek waar je excellent eet en alles perfect verloopt, maar je twintig minuten op de rekening moet wachten. Zoiets is nefast voor de sfeer die daarvoor werd opgebouwd. Ik vind dat voor Villo hetzelfde geldt. Is er echt geen gebruiksvriendelijke manier om een contract met Villo te beëindigen?

Zou het niet nuttig en gebruiksvriendelijk zijn als klanten hun jaarabonnement tijdelijk kunnen laten stopzetten, bijvoorbeeld wegens een verblijf in het buitenland, en het nadien weer kunnen laten activeren?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De gebruiksformules van Villo zijn duidelijk. Voor de evaluatie ervan baseren we ons op de bevindingen van het gebruikerscomité, dat geen specifieke vragen of klachten over het systeem had. Een familieabonnement met gezinskorting kan een interessante formule zijn, net als een groepsabonnement voor bedrijven. We zullen het idee voorleggen aan het gebruikerscomité en de uitbaters van het systeem.

We hebben cijfers opgevraagd over het aantal opgezegde abonnementen, maar die hebben we nog niet ontvangen. Een goede dienstverlening impliceert inderdaad dat een abonnement met moderne middelen kan worden opgezegd. De kwestie zal worden voorgelegd aan het gebruikerscomité en aan JCDecaux. Het tijdelijk stopzetten van een jaarabonnement is niet evident, rekening houdend met de prijs van het abonnement en de tijdstippen waarop het wordt gebruikt. We menen dat er een verschil is met een product dat dagelijks wordt geleverd, zoals een krant, want een fiets wordt niet dagelijks gebruikt. Gebruikers moeten de voor- en nadelen tegen elkaar afwegen. Een tijdelijke stopzetting vergt heel veel controle en administratieve opvolging. Dat lijkt me geen goede keuze. De mogelijkheid om een contract op een andere manier te kunnen opzeggen, wordt onderzocht.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les formules que propose Villo sont claires et le comité d'utilisateurs ne nous a transmis aucune plainte ou remarque à ce sujet. Un abonnement familial à tarif réduit pourrait être envisagé, au même titre qu'un abonnement pour les entreprises. Nous proposerons l'idée au comité d'utilisateurs et aux exploitants du système.*

Concernant les résiliations d'abonnement, nous n'avons pas encore reçu les chiffres que nous avons demandés. Un bon service implique en effet de pouvoir facilement résilier son abonnement, en recourant aux technologies modernes. Une résiliation temporaire de l'abonnement annuel est difficile à mettre en œuvre, pour des raisons de calcul du prix de l'abonnement et des périodes d'utilisation. Les cyclistes ne font en effet pas un usage quotidien d'un vélo. Une suspension temporaire nécessiterait donc un contrôle conséquent et un suivi administratif, qui ne me semblent pas souhaitables. Nous réfléchissons à une autre manière de pouvoir procéder à la résiliation de l'abonnement.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik onthoud dat u twee zaken zult voorstellen aan het gebruikerscomité, namelijk de invoering van een abonnement voor gezinnen en de mogelijkheid om een abonnement eenvoudig te beëindigen via e-mail.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "een aaneengesloten fietspad ter hoogte van Montgomery".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- De beste manier om meer mensen op de fiets te krijgen, is investeren in veilige fietspaden. De regering heeft ambitieuze projecten lopen die gesteund worden door heel veel fietsers, maar er zijn niet altijd gloednieuwe fietstrajecten nodig. Ook relatief kleine ingrepen kunnen de veiligheid van fietsers aanzienlijk vergroten. Een van de moeilijkheden in deze stad is bijvoorbeeld dat veel fietspaden niet aaneengesloten zijn, zodat fietsers gedwongen worden om onveilige manoeuvres te maken.

Het ontbreken van een fietspad tussen de Leopoldsquare en het station Merode is een van de belangrijkste hiaten in het Brusselse fietsnetwerk. Ik zie veel fietsers met plezier op de Tervurenlaan fietsen en vervolgens ploeteren vanaf het Maarschalk Montgomeryplein, de Prins Leopoldsquare en het station Merode. Vervolgens kunnen ze vanaf het Jubelpark vlot fietsen tot aan de Wetstraat en verder.

Ondertussen zou het ontwerpen van een aaneengesloten fietsverbinding tussen beide pleinen opgenomen zijn in het Fietspadenplan. Het Maarschalk Montgomeryplein blijft natuurlijk een pijnpunt. In oktober 2016 zei u in deze commissie dat de gemeente Etterbeek aan het gewest gevraagd had of de Zuidkant van de rotonde beperkt

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Je retiens que vous présenterez au comité d'utilisateurs l'offre d'un abonnement familial et la possibilité de résilier l'abonnement annuel par courriel.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

**concernant "une piste cyclable
ininterrompue à hauteur de Montgomery".**

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *La meilleure manière d'inciter les gens à faire du vélo est d'investir dans des pistes cyclables sûres, ce qui ne nécessite parfois que de modestes interventions.*

À Bruxelles, les nombreuses interruptions dans les pistes cyclables, dont celle entre le square Léopold et la station Mérode, sont un facteur d'insécurité pour les cyclistes. Le tracé d'un itinéraire cyclable ininterrompu entre les deux squares est inscrit dans le plan des pistes cyclables, mais le square Maréchal Montgomery reste un point noir.

En octobre 2016, vous déclariez devant cette commission que la commune d'Etterbeek avait demandé à la Région l'autorisation d'installer un sens unique limité au sud du rond-point pour permettre aux cyclistes de se déplacer plus vite et d'avoir un contact visuel avec les automobilistes venant en sens inverse, ce qui favorise la sécurité routière.

Au sud du rond-point, le parking est autorisé des deux côtés de la voirie, ce qui complique l'aménagement d'un sens unique limité. À la fin de 2016, vous avez annoncé que vous cherchiez une solution à la situation périlleuse des cyclistes au square Montgomery et que des choix drastiques devraient être opérés.

eenrichtingsverkeer (BEV) kon krijgen. Dat zou betekenen dat er eenrichtingsverkeer geldt voor het gemotoriseerde verkeer, maar dat fietsen toegelaten is in beide richtingen. Zo kunnen fietsers zich sneller verplaatsen over de rotonde. Bovendien is oogcontact met autobestuurders gemakkelijker op plaatsen waar fietsers en auto's in tegengestelde richting bewegen. Dat verhoogt de verkeersveiligheid.

Aan de zuidkant van de rotonde mag aan beide kanten geparkeerd worden. Dat bemoeilijkt de inrichting van het beperkt eenrichtingsverkeer. Eind 2016 liet u weten dat u een oplossing zoekt voor de onveilige situatie voor fietsers op het Maarschalk Montgomeryplein, maar dat er in elk geval ingrijpende keuzes gemaakt moeten worden.

Ik begrijp dat het onmogelijk is om overal volledig afgescheiden fietspaden aan te leggen, maar we kunnen er wel voor zorgen dat de fietspaden op elkaar aansluiten. Dat is minder duur en soms ook eenvoudiger.

Welke oplossingen overweegt u om de verkeerssituatie voor fietsers ter hoogte van het Maarschalk Montgomeryplein te verbeteren?

Hoe staat u tegenover het schrappen van parkeerplaatsen voor de invoering van beperkt eenrichtingsverkeer aan het Maarschalk Montgomeryplein? Hoe verloopt het overleg met de gemeente daarover?

In oktober 2016 discussieerden we over de slechte staat van de Tervurenlaan en het gevaar dat dit oplevert voor fietsers. Welke maatregelen hebt u sindsdien genomen? Hoe evalueert u die? Welke bijkomende maatregelen zult u nemen?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Alle ventwegen rondom het Maarschalk Montgomeryplein zijn al ingericht als BEV-zones. Parkeren is slechts aan een kant toegelaten.

Het klopt dat fietsers de rotonde niet dwars kunnen oversteken. We willen dat spoedig mogelijk maken door fietsdoorsteken aan te leggen doorheen de middenberm van de Tervurenlaan aan de kant van de Brand Whitlocklaan en de Sint-Michielslaan.

Je comprends qu'il est impossible d'aménager partout des pistes cyclables complètement séparées, mais nous pouvons veiller à ce que les pistes cyclables soient reliées entre elles. C'est moins cher et parfois aussi plus simple.

Quelles solutions envisagez-vous pour améliorer la situation des cyclistes au square Maréchal Montgomery? Comment la concertation avec la commune se passe-t-elle?

En octobre 2016, nous avons discuté du mauvais état de l'avenue de Tervueren et du danger qui en résulte pour les cyclistes. Quelles mesures avez-vous prises depuis lors? Comment les évaluez-vous? Quelles mesures complémentaires prendrez-vous?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Toutes les contre-allées autour du square Montgomery sont aménagées en sens unique limité et le stationnement n'y est autorisé que d'un côté.*

Les cyclistes ne peuvent pas traverser le rond-point. Nous voulons rendre cette traversée possible en aménageant des passages pour vélos sur la berme centrale de l'avenue de Tervueren, du côté des boulevards Brand Whitlock et Saint-Michel. Le

We hebben het plan daarvoor al voorgesteld aan de gemeenten. Nu verwerken we hun opmerkingen. Het plan kan dus snel gerealiseerd worden.

Op de Tervurenlaan ontbreekt inderdaad een fietspad tussen de Leopoldsquare en het Prinses Jean de Mérodeplein. In afwachting van een volledige asfaltering, wordt de bestrating van het fietspad enkel onderhouden.

Het klopt ook dat het ontbrekende stuk van het fietspad tussen de Leopoldsquare en het Maarschalk Montgomeryplein en tussen het Maarschalk Montgomeryplein en het Prinses Jean de Mérodeplein, respectievelijk in Sint-Pieters-Woluwe en Etterbeek, is opgenomen in het Fietspadenplan. Nu de plannen van de Kleine Ring ingediend zijn, krijgt dat prioriteit. De komende weken zullen we de plannen opmaken.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Hoe zal de middenberm worden aangepast?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb de plannen slechts een keer gezien. Voor ik ze nader toelicht, wil ik de aangepaste plannen, die rekening houden met de opmerkingen van de gemeenten, zien en bekrachtigen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het interventieteam voor de tunnels".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- In september 2016 kondigde u aan dat u een snel interventieteam zou oprichten om defecte voertuigen uit de tunnels weg te slepen om langdurige verkeershinder te voorkomen. Op dit moment neemt de politie die

plan, auquel les remarques des communes doivent encore être intégrées, pourra être rapidement réalisé.

Sur l'avenue de Tervueren, il manque en effet une piste cyclable entre le square Léopold et le square Princesse Jean de Mérode. En attendant un asphaltage complet, le revêtement de la piste cyclable est seulement entretenu.

Il est également exact que la partie manquante de la piste cyclable entre le square Léopold et le square Montgomery et entre ce dernier et le square Princesse Jean de Mérode est reprise dans le plan des pistes cyclables. Les plans de la Petite ceinture ayant été introduits, ce tronçon est prioritaire. Les plans seront réalisés dans les prochaines semaines.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Comment la berme centrale sera-t-elle adaptée ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je n'ai vu les plans qu'une fois. Avant de vous en dire plus, je voudrais avoir entériné les plans modifiés, tenant compte des remarques des communes.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'équipe d'intervention pour les tunnels".

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *En septembre 2016, vous annonciez la mise en place d'une équipe d'intervention rapide afin de remorquer les véhicules en panne dans les tunnels, et prévenir ainsi les problèmes de circulation de*

taak nog op zich. Die heeft echter vaak andere prioriteiten, waardoor de verkeershinder te lang aanhoudt.

Het interventieteam zou alle dagelijks en de klok rond beschikbaar zijn. In de eerste plaats zou het team zelf proberen om het voertuig te takelen en naar een bovengrondse plaats te brengen waar het geen hinder veroorzaakt. Lukt dat niet, dan roept het team een takeldienst op. Door die manier van werken moet de politie alleen nog ter plaatse komen voor een zwaar ongeval.

U wilt het interventieteam oprichten door middel van een openbare aanbesteding die in het meerjareninvesteringsprogramma voor de renovatie van de tunnels is opgenomen. Het team zou vanaf dit jaar actief moeten zijn.

De tunnels zijn van groot belang voor een vlotte mobiliteit. Er gaat echter zelden een week voorbij zonder incidenten in de tunnels.

Hebt u de openbare aanbesteding voor de oprichting van het snelle interventieteam ondertussen uitgeschreven? Wat houdt ze in? Zijn er al kandidaten? Tot wanneer kunnen kandidaten zich inschrijven?

Hoe verloopt de beslissingsprocedure? Op basis van welke criteria neemt u een beslissing?

Kunt u verklaren waarom u eventueel nog geen oproep voor kandidaten hebt verspreid? Wanneer zou u dan van plan zijn om die oproep te doen?

U zei dat het team alleen in de tunnels zou werken en niet bovengronds. Welke taken heeft het team wanneer er geen incidenten in de tunnels zijn? Het kan niet de bedoeling zijn dat het niets om handen heeft. Wie coördineert het werk van het team, volgt het op en evalueert het?

Ik heb een aantal vragen over de werking van het interventieteam. Hoe zal het team vlot bij defecte voertuigen geraken? De politie gebruikt blauwe zwaailichten, net als de MIVB. Is het de bedoeling dat de voertuigen van het interventieteam eveneens met zwaailichten worden uitgerust?

Wie zal de vaststellingen doen als er een ongeval is gebeurd en de politie niet opgeroepen werd? Wie bepaalt de ernst van een incident? Op welke

longue durée. Cette tâche incombe actuellement à la police, qui a cependant souvent d'autres priorités.

L'équipe d'intervention serait disponible 24 heures sur 24. Elle devrait d'abord tenter de dépanner elle-même le véhicule et, si elle n'y parvient pas, faire appel à un service de dépannage.

Vous voulez créer l'équipe d'intervention par le biais d'un marché public, déjà repris dans le programme d'investissement pluriannuel pour la rénovation des tunnels. L'équipe devrait être active dès cette année.

Ce marché public a-t-il été lancé ? Que contient-il ? Y a-t-il déjà des candidats ? Jusque quand peuvent-ils se faire connaître ?

Comment se déroule la procédure de décision ? Sur la base de quels critères prendrez-vous une décision ?

Le cas échéant, pourquoi n'avez-vous pas encore lancé d'appel aux candidats ? Quand envisagez-vous de le faire ?

Vous avez déclaré que l'équipe ne travaillerait que dans les tunnels et pas en surface. Quelles tâches lui seront-elles dévolues lorsqu'il n'y a pas d'incident dans les tunnels ? Qui coordonnera le travail de l'équipe, en assurera le suivi et l'évaluera ?

Comment l'équipe accèdera-t-elle aux véhicules en panne ? La police et la STIB utilisent des gyrophares bleus. Les véhicules de l'équipe d'intervention en seront-ils également équipés ?

Qui fera les constats quand la police n'a pas été appelée ? Qui déterminera la gravité d'un incident ? De quelle manière ? Qui prendra la décision d'appeler la police ?

Quelle sera la place de l'équipe d'intervention dans la nouvelle structure annoncée de Bruxelles Mobilité ?

manier? Wie neemt de beslissing of de politie ter plaatse moet komen?

Hoe past het interventieteam in de aangekondigde nieuwe structuur van Brussel Mobiliteit?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De openbare aanbesteding werd nog niet verspreid, omdat de studies iets langer hebben geduurd dan voorzien. Bovendien zijn er andere prioriteiten. In de loop van de zomer moet de aanbesteding worden gegund. We hebben gevraagd om dat eerder te laten gebeuren.

Ik herhaal dat het de bedoeling is om de veiligheid van de weggebruikers te verzekeren, de openbare wegen berijdbaar en in goede staat te houden en de dienstverlening te versnellen. De leidinggevende ambtenaar van de Directie Beheer en Onderhoud van de Wegen staat in voor het beheer. De aanbesteding moet worden uitgeschreven. Ik hoop dat ze zo snel mogelijk kan worden gegund. Brussel Mobiliteit moet de zaak verder opvolgen. We zullen zorgen dat het sneller gebeurt dan in de planning is opgenomen.

Ik overloop de opdracht van het eerste interventieteam:

- het in veiligheid stellen van de weggebruikers en van de plaats van de gebeurtenis om alle risico's op verdere ongevallen te vermijden;
- het helpen van de controlepost om het verkeer plaatselijk te regelen in het geval van een uitzonderlijke verkeersopstopping, of indien nodig het sluiten van de tunnel;
- het kwalificeren en kwantificeren van de gebeurtenis en het informeren van de bediener van de controlepost;
- het ontvangen en bijstaan van de politiehulpdiensten;
- het verzekeren van de coördinatie tussen de exploitant en de openbare interventiediensten;
- het voertuig indien mogelijk uit de tunnel wegslepen met eigen middelen;

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le marché public n'a pas encore été lancé, car les études ont duré un peu plus longtemps que prévu. Il y a, en outre, d'autres priorités. Le marché doit être octroyé au cours de l'été. Nous avons demandé qu'il le soit plus tôt.*

L'objectif est d'assurer la sécurité des usagers de la route, de maintenir la voie publique praticable et en bon état et d'accélérer les services. Le fonctionnaire dirigeant de la Direction gestion et entretien des voiries est responsable de la gestion.

La mission de l'équipe de première intervention prévoit :

- *de mettre en sécurité les usagers de la route et de sécuriser le lieu de l'accident, afin d'éviter tout risque de nouveaux accidents ;*
- *d'aider le poste de contrôle à réguler le trafic sur place en cas d'embouteillages exceptionnels ou, si nécessaire, de fermer le tunnel ;*
- *de qualifier et quantifier la nature de l'incident et d'informer l'opérateur du poste de contrôle ;*
- *de gérer l'arrivée des services de secours et de leur prêter assistance ;*
- *d'assurer la coordination entre l'exploitant et les services d'intervention publics ;*
- *de remorquer, si possible, le véhicule hors du tunnel ;*
- *de réguler le trafic avec l'aide des services de police ;*
- *de remettre en état les lieux de l'accident et de participer à la reprise du trafic, en coordination avec la police et l'exploitant ;*
- *de rendre compte au poste de contrôle.*

- het regelen van het verkeer met bijstand van de politiediensten;

- de plaats van de gebeurtenis in de oorspronkelijke staat brengen en deelnemen aan het op gang brengen van het verkeer, in coördinatie met de politie en de exploitant;

- rapporteren bij de controlepost.

Ik stel voor dat we de werkwijze bespreken als het interventieteam operationeel is.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de tunnelingang bij Fonsny".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Er zijn plannen om op de Fonsnylaan een tunnelingang te maken voor twee tramlijnen die onder de grond zullen verdwijnen. Dat heeft gevolgen voor de stedenbouw en de mobiliteit.*

Zo'n tunnelingang tast immers het landschap aan en vormt een barrière op de weg. Bovendien wordt in dit geval de tramhalte Zweden afgeschaft. Voor de omwonenden wordt dus niet alleen het uitzicht, maar ook het aanbod van openbaar vervoer slechter.

Ten slotte zijn de kosten niet te onderschatten. De gemeente Sint-Gillis verzet zich dan ook tegen de aanleg van de tunnelingang. De MIVB liet weten dat ze alternatieven bestudeert, waarvan één bovengronds.

Kunt u die informatie bevestigen? Welke mogelijkheden worden momenteel bestudeerd? Hoeveel zullen de verschillende opties kosten?

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la trémie Fonsny".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. le ministre, la création d'une trémie avenue Fonsny est en projet depuis plusieurs années. Il s'agit d'y enterrer deux lignes de tram, ce qui comporte des conséquences en termes d'urbanisme et de mobilité.

En effet, le percement d'une trémie constitue une dégradation du paysage et crée une barrière en voirie. Par ailleurs, la trémie s'accompagnera, dans ce cas-ci, de la suppression de l'arrêt de tram Suède. Autrement dit, les riverains verront simultanément leur cadre de vie dégradé et leur mobilité douce diminuée.

Enfin, l'impact budgétaire d'un passage de la surface au souterrain n'est pas anecdotique. Interpellé à ce sujet par l'un de mes collègues, le bourgmestre de la commune de Saint-Gilles, sur le territoire de laquelle se trouve l'avenue Fonsny, a fait savoir que la commune de Saint-Gilles était opposée à cet aménagement et qu'en outre, la STIB a signalé qu'elle étudiait des alternatives, dont une

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De tramlijnen in de Fonsnylaan zullen ondergronds gaan, zoals bepaald in het project Grondwet, waarvoor in november 2015 een stedenbouwkundige vergunning werd aangevraagd. In de lopende effectenstudie worden alle aspecten van het project onderzocht.*

De stad Brussel en de gemeente Sint-Gillis zijn vertegenwoordigd in het begeleidingscomité dat de effectenstudie volgt. De alternatieven worden bestudeerd. Zodra de resultaten er zijn, neemt de regering een beslissing.

Ik neem akte van het huidige standpunt van de gemeente Sint-Gillis over deze zaak.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *U beweert dat de alternatieven binnen het gebruikelijke kader van een effectenstudie worden bestudeerd. Ik interpreteer de zaken anders. Bent u van plan om dit project er mordicus door te drukken, of staat u open voor andere mogelijkheden?*

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

en surface, ce que le ministre-président a encore confirmé la semaine dernière au même collègue.

Pouvez-vous, M. le ministre, confirmer mes informations et exposer les options actuellement à l'étude ? Pouvez-vous également préciser l'impact budgétaire des différentes options ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La mise en souterrain des voies de trams avenue Fonsny - décidée sous le gouvernement précédent - entre dans le cadre du projet Constitution, pour lequel une demande de permis d'urbanisme a été déposée en novembre 2015. Une étude d'incidences est en cours et intègre tous les aspects du projet : qualités urbanistiques, gains en matière de bruit, d'accidents ou de fluidité automobile résultant d'une circulation souterraine des tramways, etc.

La Ville de Bruxelles et la commune de Saint-Gilles font partie du comité d'accompagnement de l'étude d'incidences. Les pistes alternatives produites sont en cours d'examen, mais ne sont pas encore chiffrées. Quand nous disposerons des résultats, il appartiendra au gouvernement de trancher.

Nous prenons évidemment acte de la position actuelle de la commune de Saint-Gilles sur cette question.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Comme vous le voyez, apparemment seuls les imbéciles ne changent pas d'avis puisque, désormais, la commune de Saint-Gilles est plutôt opposée à cet aménagement. Vous me dites que les pistes alternatives sont étudiées dans le cadre habituel et normal de l'étude d'incidences. Personnellement, ce n'est pas tout à fait ainsi que je l'ai compris. Il y a plusieurs façons d'étudier d'autres options : avoir un projet qu'on entend mener à bon port, tout en éliminant les autres voies, ou être réellement motivé par un jeu plus ouvert. D'où ma question : le jeu est-il plus ouvert ?

M. Pascal Smet, ministre.- Tout est ouvert. Ce

Alles is mogelijk. De vorige regering nam die beslissingen, niet ik. Ik sta open voor een beter voorstel.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Iedereen kan dus voorstellen doen ...*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wat mij betreft wel. Er werd een effectenstudie uitgevoerd en ik ben bereid om voor de beste oplossing te kiezen. Ik zal daarbij met alles rekening houden: mobiliteit, kwaliteit enzovoort. Er passeren daar immers niet alleen trams, maar ook auto's en voetgangers.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Voor de veiligheid is belangrijk.*

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik betwijfel of de verkeerssituatie veiliger wordt als de tram ondergronds gaat.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het hangt ervan af. Soms wel, soms niet.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Probeer de Louizalaan maar eens over te steken ...*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

betreffende "het traject van de metrolijn naar Ukkel".

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

n'est pas moi qui ai pris les décisions, c'est le gouvernement précédent. En ce qui me concerne, je suis ouvert au meilleur projet.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Les jeux sont donc ouverts...

M. Pascal Smet, ministre.- Pour moi, tout est ouvert. Comme je viens de le dire, ce n'est pas moi qui ai décidé du tracé et du reste. C'est le gouvernement précédent qui en a décidé et j'exécute cette décision. Aujourd'hui, l'étude d'incidences a été réalisée et je suis ouvert à la meilleure solution. Mais on va tenir compte de tout, en termes de mobilité, de qualité, ... parce qu'il ne faut pas oublier qu'il n'y a pas que des trams, il y aussi des automobiles, des piétons, ... C'est un peu le chaos là-bas.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je connais. Il y a surtout la sécurité...

M. Pascal Smet, ministre.- Évidemment ! C'est cela que j'entends par chaos.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne suis pas sûre que la mise en souterrain est toujours synonyme d'amélioration de la sécurité.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela dépend. Parfois oui, parfois non.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Essayez de traverser l'avenue Louise...

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "le tracé de la ligne de métro vers Uccle".

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (in het Frans).- *Ook al was in het regeerakkoord opgenomen dat er studies bij het begin van de legislatuur zouden worden uitgevoerd over de verlenging van de metrolijn naar Ukkel, zodat het definitieve traject zo snel mogelijk zou kunnen worden vastgelegd, werd tot mijn verbazing al een traject in het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) opgenomen. Dat traject zou vanaf Albert onder de Jupiterlaan en de Domeinlaan lopen, achter het gemeentehuis (Decroly) en zo verder naar Stalle en Calevoet.*

Welke elementen van de studie rechtvaardigen de opname van het traject waarvan een deel ook door buslijn 48 wordt bediend, in het GPDO?

Als het geen definitief traject is, welke studies lopen dan nog naar de verlenging van de metro? Worden er systematisch sociaal-economische analyses en studies naar de impact op de bovengrondse mobiliteit uitgevoerd?

Heel wat mensen zijn tegen het project en vinden het overbodig, omdat het klantenpotentieel te klein zou zijn. U hebt steeds onderstreept dat een metrolijn alleen bij genoeg gebruikers te rechtvaardigen is. Bovendien overweegt het gewest pas bij minstens 6.000 reizigers per uur en per rijrichting om een buslijn door een metrolijn te vervangen. Wat zeggen de studies over het potentiële reizigersaantal op het bijkomende stuk metrolijn? Is de vraag groot genoeg?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Beliris moet de komende maanden in overleg met het gewest en de betrokken gemeenten een studie*

Mme Julie de Grootte (cdH).- Je souhaiterais faire le point sur le projet d'extension du métro vers le sud de la région bruxelloise.

L'accord de gouvernement prévoyait le lancement des études pour l'extension du métro vers Uccle dès le début de la législature afin de fixer le tracé définitif dans les meilleurs délais, une question cruciale qui divise les opinions.

En janvier dernier, je m'étonnais de découvrir un tracé retenu dans le Plan régional de développement durable (PRDD) pour le prolongement du métro vers Uccle. Selon ce tracé, le métro prévu à l'horizon 2040 passe, depuis Albert, sous l'avenue Jupiter et l'avenue du Domaine, derrière la maison communale (Decroly), pour continuer vers Stalle, puis Calevoet.

Pourquoi ce tracé est-il repris dans le PRDD ? Que révèle l'étude qui fut à la base de l'élaboration de ce tracé ? Quels sont les éléments justifiant que celui-ci soit présenté dans le PRDD ? Est-il constaté que la ligne de bus 48 fait doublon sur une partie de ce tracé ?

Si ce tracé n'est pas définitif, quelles sont les études en cours sur l'extension du métro vers Uccle ? Des analyses socio-économiques systématiques et des études d'impact sur la mobilité de surface sont-elles réalisées ?

Nous savons que de nombreuses voix s'élèvent contre le projet. Le manque de clientèle potentielle le rendrait en effet superflu. Vous avez vous-même toujours affirmé qu'il fallait être extrêmement prudent et qu'une ligne de métro se justifiait s'il y avait une population assez importante pour l'utiliser. Par ailleurs, la Région a fixé un seuil de 6.000 voyages par heure et par sens pour envisager de transformer un trajet de bus en ligne de métro. Que révèlent donc les études sur la fréquentation potentielle de cette extension de ligne ? Rencontre-t-elle suffisamment de conditions pour être jugée pertinente ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Concernant l'extension du métro vers le sud, c'est Beliris qui doit réaliser une étude, ce qui n'a pas encore été fait.

uitvoeren naar het nut van de verlenging van de metrolijn in zuidelijke richting. Is dat het geval, dan bepaalt Beliris ook het traject.

Een studie naar de verlenging van de metro naar het noorden heeft alvast uitgewezen dat een verlenging in zuidelijke richting opportuun is. Die eerste analyse moet echter grondiger worden bestudeerd.

Uit het macrovervoersmodel 2040 van 2012 blijkt dat de reizigers veel te winnen hebben bij de verlenging. Daarom komt er een diepgaandere studie en stel ik in het kader van het GPDO een plan op.

Daarnaast wordt in het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) de spoorstrategie van het Brussels Gewest bepaald.

De voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (cdH) (in het Frans).- *Het probleem is dat er over sommige voorstellen in het GPDO een akkoord is, zodat ze kunnen worden uitgevoerd, terwijl andere niet werden goedgekeurd. Dat is hier het geval: Beliris start een studie, die de verlenging van de metrolijn op de helling kan zetten, wat opnieuw de vraag doet rijzen wat er eerst is: de vraag of het aanbod.*

De gemeente Elsene zal u binnenkort schriftelijk voorstellen om de verlengde metrolijn naar het zuiden via die gemeente te laten lopen.

In elk geval werden er in de commissie en het GPDO voorstellen gedaan waarvan nog niet is nagegaan of ze wel opportuun zijn. Dat is een probleem.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

L'avenant 12 prévoit une étude de plan directeur. Dans les mois à venir, Beliris va lancer, en concertation avec la Région et les communes concernées, une étude pour vérifier l'opportunité d'une extension du métro vers le sud et, le cas échéant, définir un trajet.

Une étude de l'extension du métro vers le nord a, certes, déjà indiqué qu'une extension vers le sud serait opportune, mais il faut encore approfondir cette première analyse.

Le modèle de transports macro à l'horizon 2040 de 2012 montre que le bénéfice en termes de voyageurs est significatif, ce qui justifie une étude plus détaillée et l'établissement d'un plan dans le cadre du Plan régional de développement durable (PRDD).

Il ne faut pas oublier d'intégrer à la vision d'ensemble le Plan régional de mobilité (PRM 2018-2028) dans lequel la stratégie ferroviaire de la Région sera déterminée.

M. le président.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Au sein du PRDD, certaines des propositions ont fait l'objet d'un accord permettant leur exécution, tandis que d'autres ne sont pas validées. C'est le cas en l'espèce : une étude de Beliris va être lancée, qui peut remettre en question l'opportunité de l'extension du métro vers le sud, avec cette éternelle question : est-ce le métro qui crée la clientèle ou l'inverse ?

Concernant le tracé, puisque vous avez évoqué Ixelles, le collège de cette commune devrait bientôt vous écrire pour vous suggérer une extension du métro vers le sud qui passerait par Ixelles.

Quoi qu'il en soit, dans les matières traitées par notre commission de l'Infrastructure et dans le PRDD, les propositions avancées côtoient celles dont l'opportunité n'a pas encore été vérifiée, et c'est un problème.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

**betreffende "de vervuiling en geluidshinder
aan de eindhalte Konkel in Sint-
Lambrechts-Woluwe".**

De voorzitter.- De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (DéFI) *(in het Frans).*- *De omwonenden van de eindhalte van de bussen 28 en 36, aan de Stokkelsesteenweg, maken zich zorgen. Er stoppen aan die eindhalte gemiddeld 200 bussen per dag. Veel bestuurders laten de motor van de bus gewoon draaien terwijl ze daar halt houden, wat heel wat luchtvervuiling en geluidshinder veroorzaakt.*

Hoe voeren de MIVB-controleurs hun controles uit? Blijkbaar dragen ze een fluovest, waardoor de bestuurders hen van ver zien aankomen en hun gedrag kunnen aanpassen. Hoeveel controles vinden er jaarlijks plaats? Kregen er al bestuurders een sanctie omdat ze de regels niet volgden? Als dat het geval is, wat houdt die sanctie dan in en hoe vaak werd ze opgelegd? Wat wilt u doen om bestuurders hun gedrag te doen aanpassen en hen bewust te maken van de hinder die ze veroorzaken?

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

**concernant "la pollution et les nuisances
sonores au terminus Konkel, à Woluwe-
Saint-Lambert".**

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

M. Eric Bott (DéFI).- Il y a quelques mois, je vous ai interpellé concernant le terminus de la ligne 27. Aujourd'hui c'est du terminus des lignes de bus 28 et 36, chaussée de Stockel, qu'il s'agit.

J'ai reçu plusieurs courriers d'habitants du quartier qui étaient aussi précis qu'inquiétants. Un des habitants a même fait un petit calcul rapide, estimant qu'il y avait, en moyenne, 200 bus qui s'arrêtent à cet endroit chaque jour. Je le cite : "Face à cette situation, cela fera bientôt cinq ans que j'adresse, en vain, de nombreux messages à la STIB pour l'avertir des pollutions et des nuisances causées par les chauffeurs de bus qui ne respectent pas l'arrêt du moteur au terminus".

Ce courrier fait notamment mention de "chauffeurs qui démarrent leur moteur trois à huit minutes avant de démarrer ou qui ne l'arrêtent pas du tout" et du fait que "les chauffeurs d'une société publique polluent librement l'atmosphère, gaspillent du carburant financé par des subsides publics, n'ont aucune considération pour les riverains".

J'ai également reçu des plaintes sur le sujet qui nous préoccupe et ne peux nier que c'est un problème récurrent qu'il faut analyser de manière approfondie.

Comment les contrôleurs de la STIB pratiquent-ils leur contrôle sanitaire ? Il semble qu'ils débarquent vêtus d'un gilet jaune et qu'ils soient donc repérés à l'avance, ce qui permet aux chauffeurs d'adapter leur comportement à cet instant-là... Combien de contrôles de ce genre sont-ils effectués par mois ou par an ? Des sanctions ont-elles déjà été infligées à l'encontre des chauffeurs qui ne respectent pas les règles ? Si oui, quelles sont-elles et combien d'entre elles ont déjà été appliquées ? Que faire, selon vous, pour uniformiser le comportement des

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In het busreglement is opgenomen dat de bestuurder de motor bij de eindhalte moet stilleggen, tenzij het daarvoor bevoegde personeel hem anders heeft opgedragen.*

Er vinden geen systematische controles plaats, maar na klachten van omwonenden wordt een aantal zaken gecontroleerd. Ook in het kader van een supervisieopdracht zijn vaststellingen mogelijk. Als blijkt dat het reglement wordt overtreden, wordt er een verslag opgesteld.

De MIVB kan een aantal sancties opleggen, die voor alle inbreuken dezelfde zijn.

Er is geen proces-verbaal voor inbreuken op artikel 8.6 van de Wegcode. De regel dat de motor van een bus bij de eindhalte moet worden stilgelegd, maakt deel uit van het busreglement. Elke bestuurder leert dat tijdens zijn opleiding en het wordt bovendien herhaald in het kader van de vervolgopleidingen.

Doen er zich toch problemen voor, dan moet de benadeelde klacht indienen, zodat de MIVB actie kan ondernemen tegenover de betrokken bestuurders.

De eindhalte wordt in de toekomst trouwens verplaatst.

De voorzitter.- De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (DéFI) (in het Frans).- *Ik kijk er reikhalzend naar uit, want daardoor zal de hinder afnemen.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PIERRE KOMPANY**

AAN DE HEER PASCAL SMET,

chauffeurs irrespectueux et enfin leur faire prendre conscience des nuisances qu'ils causent ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le règlement d'exploitation des bus prévoit qu'à l'arrivée au terminus, le chauffeur est tenu d'éteindre le moteur, à moins que d'autres consignes lui aient été données par le personnel attitré.

Aucun contrôle n'est systématiquement organisé à ce niveau, mais certaines vérifications sont réalisées à la suite de plaintes de riverains. Des constatations peuvent également être faites dans le cadre d'une mission de supervision. En cas de violation du règlement, un rapport est établi.

La STIB dispose d'un éventail de sanctions, identiques pour tous les types d'infractions et graduées en fonction de la répétition de celles-ci.

Il n'existe aucun procès-verbal pour infraction à l'article 8.6 du Code de la route. La règle prévoyant la coupure du moteur au terminus fait partie intégrante du règlement d'exploitation des bus. Elle est enseignée lors du parcours initial de formation de l'agent à la conduite et est rappelée par les formateurs à la conduite douce du programme Secure Drive.

Quand des problèmes particuliers se posent, la seule solution est de porter plainte. Des actions seront alors entreprises à l'adresse des chauffeurs concernés.

Par ailleurs, à l'avenir, le terminus devrait être déplacé.

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

M. Eric Bott (DéFI).- J'attends avec impatience le déplacement du terminus, qui devrait diminuer la pollution.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. PIERRE
KOMPANY**

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

**MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de voortgang en de uitvoering
van het Busplan".**

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Een jaar geleden stelde u het Busplan voor. Dat plan werd in eerste lezing door de regering goedgekeurd en vervolgens aan een openbaar onderzoek onderworpen. Daardoor kregen de Brusselaars en de gemeenten de kans om opmerkingen te geven. Het Busplan zou tussen 2017 en 2019 gaandeweg worden uitgevoerd.*

Wanneer wordt het Busplan definitief goedgekeurd? Welke vaststellingen en opmerkingen leverde het openbaar onderzoek op? Welke aanpassingen voerde u uit?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De planning en de vaststellingen uit het openbaar onderzoek worden bij de tweede lezing aan de regering voorgelegd. Dat moet dit jaar nog gebeuren. Ik wacht nog op het formele advies van de stad Brussel, dat ik binnenkort krijg.*

Ik heb er niet al te hard op aangedrongen, aangezien het Busplan gefaseerd in werking zal treden en afhangt af van de ingebruikname van de nieuwe bussen. Door de wetswijzigingen die we voor de hybride bussen moesten doorvoeren, worden die pas in 2018-2019 geleverd. Ik heb dus nog wat tijd om het Busplan in tweede lezing aan de regering voor te leggen.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

**GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

**concernant "l'état d'avancement et la mise
en œuvre du Plan bus".**

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Il y a plus d'un an, vous avez présenté le Plan bus au parlement devant cette commission. Par ailleurs, début 2016, la STIB et des représentants de votre cabinet ont fait le tour des communes bruxelloises pour présenter ce futur plan.

Approuvé en première lecture par le gouvernement, le plan a été soumis à l'enquête publique, laquelle a permis aux Bruxellois ainsi qu'aux communes de communiquer leurs observations. L'entrée en vigueur du Plan bus était prévue de manière progressive entre 2017 et 2019.

Pouvez-vous nous indiquer le calendrier de l'adoption finale de ce Plan bus ? Quelles observations et remarques ont-elles été exprimées à l'issue de l'enquête publique ? Quelles adaptations ont-elles été réalisées ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le calendrier de mise en œuvre du Plan bus ainsi que les observations issues de l'enquête publique feront partie de la présentation du plan en deuxième lecture au gouvernement. Elle devrait avoir lieu cette année. Nous attendons l'avis formel de la Ville de Bruxelles qui devrait nous parvenir prochainement.

Nous n'avons pas trop insisté pour l'avoir car, comme vous le savez, le plan entrera en vigueur par phase et dépendra de la mise en circulation de nouveaux bus. Étant donné tous les changements législatifs que nous avons dû apporter à cause des bus hybrides, ceux-ci ne nous seront livrés qu'en 2018-2019. Cela nous laisse donc du temps pour présenter le Plan bus en seconde lecture au gouvernement.

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

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans)*.- Kortom, de uitvoering is aangepast en u volgt de evolutie van het dossier aandachtig. Tegen 2019 zal er een duidelijke planning zijn.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de evolutie van de werken op het Rogierplein".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans)*.- De werken aan het Rogierplein blijven maar aanslepen. De plaatsing van de luifel is daar niet vreemd aan.

Aan de buitenzijde kunnen de werken binnenkort worden afgerond, maar de werken binnenin vergen blijkbaar nog wat tijd. Enkele maanden geleden was er sprake van dat de luifel moest worden vervangen, omdat de film niet goed was aangebracht. Vandaag zijn de bovenste ruiten al vuil. Is dat het gevolg van slecht onderhoud of van de lage kwaliteit van de bekleding?

De werken hebben beduidend meer gekost dan het oorspronkelijk vooropgestelde bedrag van 18.750.000 euro. Wanneer zullen de werken eindelijk helemaal klaar zijn? Is de luifel stabiel genoeg? Werd er op de opmerkingen van Brussel Mobiliteit ingegaan? Hoeveel bedragen naar schatting de uiteindelijke kosten van de werken?

M. Pierre Kompany (cdH).- J'entends que le phasage est modifié et que vous suivez l'évolution du dossier avec attention.

Je retiens de votre réponse que d'ici 2019, nous aurons un calendrier précis.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE 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'évolution du chantier de la place Rogier".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Le chantier de la place Rogier a connu le triste privilège de se prolonger au point de n'être pas encore achevé en avril 2017. L'installation de l'auvent n'est certes pas étrangère à cette longue prolongation du chantier.

Si l'aménagement en surface semble pouvoir se terminer dans un délai court, les aménagements intérieurs autour de l'auvent semblent devoir encore prendre un certain temps. Il avait été question, il y a quelques mois, de devoir procéder à un remplacement de l'auvent, vu que les malfaçons constatées par Bruxelles Mobilité dans la pose du film risquaient d'avoir des répercussions à moyen terme. Aujourd'hui, l'auvent fait déjà apparaître un état de malpropreté des vitres sur la partie supérieure. Est-ce une absence d'entretien ou la qualité du revêtement vitré qui présente des signes de dégradation ?

Le chantier a connu des dépassements significatifs alors que la prévision initiale se situait à hauteur de 18.750.000 euros. À quelle date peut-on attendre l'achèvement des travaux au chantier de la place Rogier ? L'auvent installé présente-t-il toutes les garanties de stabilité ? Les remarques émises par Bruxelles Mobilité ont-elles été rencontrées ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De einddatum hangt af van het einde van de werken aan de tunnel en aan de luifel. De verlichting wordt aangepast als de werken klaar zijn.*

De wegenwerken zullen eind september 2017 worden afgerond. De werken aan de tunnel moeten in de loop van de zomer klaar zijn, tenzij uit de betonanalyses blijkt dat ingrijpendere werken nodig zijn. Ik hoop natuurlijk van niet.

De werken aan de luifel liepen vertraging op omdat de aannemer er niet in slaagde het zeil correct aan te brengen. Er moet voor eind oktober dan ook een nieuw zeil komen. Dient de aannemer niet tijdig een nieuw technisch dossier in, dan bestaat het risico dat het nieuwe zeil pas volgend jaar kan worden aangebracht.

De rechtbank van eerste aanleg stelde een deskundige aan. Die onafhankelijke procedure loopt nog.

De algemene stabiliteit van de luifel vormt geen probleem, maar het slecht aangebrachte zeil vertoont scheuren. Ondertussen staan de veiligheidscoördinator en de veiligheidsadviseur van de aannemer in voor de veiligheid.

Aangezien de werken nog niet werden opgeleverd, kan Brussel Mobiliteit niets doen. De hoofdaannemer moet zorgen voor de schoonmaak voor de handelszaken openen.

Zodra de werken zijn afgelopen, laat ik u weten wat ze gekost hebben.

Quelle est l'estimation définitive du coût de ce chantier ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La date finale dépend de la fin du chantier du tunnel et de l'auvent. L'éclairage sera adapté après la fin du chantier.

Le chantier de la voirie sera, quant à lui, globalement terminé fin septembre 2017. La fin des travaux du tunnel est normalement prévue pour cet été, sauf si les prochaines analyses de béton en préparation à la Direction gestion et entretien des voiries (DGE) signalent que des travaux plus lourds s'avèrent nécessaires. Nous espérons évidemment que ce ne sera pas le cas.

Le chantier de l'auvent connaît du retard en raison d'erreurs au niveau de la toile. L'entrepreneur, une firme privée, qui devait placer la toile n'était pas en mesure de l'installer correctement. De ce fait, une nouvelle toile doit être installée avant la fin octobre. Si un nouveau dossier technique, qui doit être approuvé par des experts indépendants, le bureau d'études et Bruxelles mobilité, n'est pas soumis à temps par l'entrepreneur, nous courons le risque de voir l'installation de la nouvelle toile reportée à l'année prochaine.

Un expert a été désigné par le tribunal de première instance. Cette procédure indépendante est en cours actuellement.

La stabilité globale de l'auvent ne pose pas de problème, mais c'est la toile proprement dite qui a été mal montée et présente des déchirures. Dans l'intervalle, le coordinateur de sécurité pour la santé extérieure et le conseiller en sécurité de l'entrepreneur doivent se porter garants de la sécurité.

Étant donné que les travaux n'ont pas été réceptionnés, Bruxelles mobilité ne peut pas intervenir. C'est l'entreprise générale qui doit procéder à un nettoyage avant l'ouverture du commerce.

Le montant total des travaux, incluant les différents sous-chantiers, sera donné en détail une fois que le chantier sera terminé.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Het is onbegrijpelijk dat die werken zo lang aanslepen. Het feit dat u er geen prijs op kunt plakken, doet bovendien vermoeden dat de extra kosten buitensporig hoog zullen zijn.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb in het verleden al bedragen vermeld.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Ja, maar de werkelijke prijs zal daar jammer genoeg een heel stuk boven liggen. Ik zou graag weten of het om 20 of 25 miljoen euro gaat.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik wacht liever de resultaten van de rechtszaken af, voor ik mij daarover uitspreek.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Jammer genoeg zal ik u dan opnieuw moeten interpellieren.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik betreur dat evenzeer. Het is een van de dossiers die ik van mijn voorganger erfde.*

- Het incident is gesloten.

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,

EN AAN MEVROUW BIANCA
DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN
HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET ONTWIK-
KELINGSSAMENWERKING, VER-

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Les années passent et heureusement que j'ai une certaine longévité en politique. Peut-être verrai-je la fin de ce chantier de mon vivant ! C'est naturellement interloquant. Quant aux sommes prévisionnelles, le seul fait qu'on ne puisse pas évoquer aujourd'hui un montant nous indique malheureusement que les dépassements vont être explosifs. Ce n'est sans doute pas tout à fait avouable aujourd'hui, devant ce parlement.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai déjà donné les chiffres par le passé.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Oui, mais ce sont des chiffres qui semblent malheureusement fortement remis en cause par des dépassements. Nous aimerions aujourd'hui savoir si ce montant sera de 20 millions ou de 25 millions d'euros.

M. Pascal Smet, ministre.- Avec toute une série de procédures en cours devant les tribunaux, je préfère attendre leurs résultats avant de me prononcer.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je serai alors obligé de vous interpellier à nouveau. Je le regrette.

M. Pascal Smet, ministre.- Je le regrette aussi. Ce dossier fait partie de ceux dont j'ai hérité.

- L'incident est clos.

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,

ET À MME BIANCA DEBAETS,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU
DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ

KEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de follow-up van de aanbevelingen van IBM in het kader van de 'Smarter Cities Challenge'".

De voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de mondelinge vraag beantwoorden.

Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Dankzij zijn overwinning in 2015 bij de Smarter Cities Challenge van IBM kon Brussel Mobiliteit gratis gebruikmaken van de expertise van de informaticagigant. Drie weken lang bestudeerden zes deskundigen uit verschillende landen het mobiliteitsprobleem op basis van beschikbare informatie en gesprekken met een veertigtal specialisten en betrokken partijen. Dat leverde tien concrete aanbevelingen op.*

Bovendien blijkt uit het witboek 2014-2019 van het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) dat het Brussels Gewest internationaal gezien achterop loopt wat slimme mobiliteit betreft. De regering moet dan ook aandacht besteden aan dergelijke aanbevelingen.

U kondigde destijds aan de aanbevelingen van IBM te analyseren en een overlegplatform op te richten om de prioritaire thema's te bepalen, waarna werkgroepen in september 2015 projecten zouden uitproberen in living labs.

Met welke aanbevelingen van IBM hield u rekening? Op basis van welke criteria? Welke werden er al uitgevoerd? Welke prioritaire thema's keurde het overlegplatform in april 2015 goed? Hoe ver staan de werkgroepen met hun tests? Wat zijn hun conclusies?

Hoe zijn de werkgroepen samengesteld? Worden hun conclusies in het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan opgenomen? Publiceert u de conclusies van de werkgroepen op de website van Good Move? Voert u een nieuwe vergelijkende studie uit om de plaats van het gewest inzake slimme mobiliteit te kunnen bepalen? Zo neen,

ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "le suivi des recommandations d'IBM dans le cadre du 'Smarter Cities Challenge'".

M. le président.- Le ministre Pascal Smet répondra à la question orale.

La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- En 2015, la victoire de Bruxelles Mobilité au Smarter Cities Challenge d'IBM lui a permis d'avoir gratuitement recours à l'expertise de ce géant de l'informatique. Pendant trois semaines, six experts de différents pays ont étudié le problème de la mobilité en puisant dans des données disponibles et en interrogeant une quarantaine de spécialistes et d'acteurs concernés.

Ce travail a débouché sur un rapport contenant dix recommandations, allant de la mise en œuvre d'un cadre pour les données publiques à la réflexion sur l'instauration d'un péage urbain. Il est entendu que ces recommandations constituent davantage des pistes de réflexion que des obligations pour la Région bruxelloise. Cependant, elles ont le mérite d'exister, d'autant qu'elles sont bien plus concrètes que les Plans Iris 1 ou 2. En outre, le livre blanc 2014-2019 du Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) indique, eu égard à la comparaison internationale, que la Région bruxelloise est en retard quant au développement d'une politique intelligente en matière de mobilité. Il faut donc être attentif à ce type de recommandations.

En avril 2015, vous indiquiez qu'une phase de réflexion et d'analyse des recommandations d'IBM avait été entamée et qu'une plate-forme de concertation devait se réunir pour aboutir à une définition de thèmes prioritaires que vous approuveriez vous-mêmes. En septembre 2015, des groupes de travail devaient entamer une phase d'expérimentation des projets sous la forme de tests grandeur nature ("living labs").

Quelles recommandations d'IBM ont-elles été

waarom niet?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De Brusselse mobiliteitsstrategie is gebaseerd op verscheidene studies, maar dankzij de analyse van IBM konden we de aanpak verbreden.*

Tegemoetkomend aan de aanbeveling van IBM om gegevens via een opendataportaalsite ter beschikking te stellen, zette het CIBG begin 2016 de portaalsite opendatastore.brussels online. Nu de dienstregelingen en realtime posities van de voertuigen beschikbaar zijn, kunnen er specifieke applicaties worden ontwikkeld. Bovendien zal een studie van het centrum om de licenties voor open data te homogeniseren, ten grondslag liggen aan voorstellen ter zake die mevrouw Debaets aan de gewestregering zal voorleggen.

Voorts nam het gewest deel aan het project European Cloud Marketplace for Intelligent Mobility (ECIM), dat zeer positieve resultaten opleverde. Die resultaten moeten de basis vormen voor een algemene oplossing voor de parkeerproblemen.

Daarnaast nam het gewest deel aan het project bIoTope van de Europese Commissie, waarmee het mogelijk is om de veiligheid op het traject van en rondom scholen met behulp van een overzicht van de verkeersstromen te verbeteren.

Brussel wil door op Europese aanbestedingen in te gaan, dankzij de in verschillende steden geldende open en internationale normen bruikbare

prises en considération ? Sur la base de quels critères ? Quelles sont les recommandations d'IBM déjà mises en œuvre ? Quels thèmes prioritaires ont-ils été approuvés en avril 2015 ? Où en sont les groupes de travail dans la phase d'expérimentation des projets sous la forme de "living labs" ? Quelles sont les conclusions de ces laboratoires ?

Qui compose les groupes de travail ? Leurs conclusions seront-elles intégrées au futur plan régional de mobilité ? Avez-vous retenu d'intégrer les conclusions des groupes de travail sur la plateforme Good Move ? Avez-vous retenu de réaliser une nouvelle étude comparative, afin d'évaluer la place de notre Région en matière de mobilité intelligente ? Si non, pourquoi ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La stratégie bruxelloise en matière de mobilité est nourrie par de nombreuses études, mais l'analyse d'IBM a clairement permis d'élargir les angles d'attaque et a alimenté les institutions régionales concernées.

Durant son analyse, IBM a insisté sur la mise à disposition de données au travers d'un portail de données ouvertes (open data), pierre angulaire sur laquelle la Région peut fonder de nombreux services facilitant la mobilité. De son côté, le CIRB a franchi une étape décisive en mettant en ligne, début 2016, le portail opendatastore.brussels. Celui-ci comprend déjà plus de 120 jeux de données, dont 29 émanant de Bruxelles Mobilité et deux de la STIB.

Les horaires et les données en temps réel des positions des véhicules sont désormais accessibles pour développer des applications spécifiques. En outre, le CIRB a réalisé une étude fouillée afin d'homogénéiser les licences open data. Ce travail débouchera bientôt sur des propositions concrètes, que ma collègue Mme Debaets soumettra au gouvernement régional.

Le deuxième élément important concerne la participation active à la recherche et aux projets européens, voire internationaux. À cet égard, il convient de préciser que la Région était déjà partenaire du projet European Cloud Marketplace for Intelligent Mobility (ECIM) et que, dans le contexte d'une mobilité renforcée, les résultats de

applicaties ontwikkelen.

Er is thans in het kader van de herstructurering van Brussel Mobiliteit een aanwervingsprocedure aan de gang voor een directeur die belast wordt met het beheer van de smart city en de smart mobility. Er is immers nog zeer veel werk aan de winkel in Brussel.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Wanneer zal die nieuwe directeur er zijn?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- In de loop van dit jaar.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Neemt Brussel Mobiliteit de gegevens op in zijn Goodmovestrategie?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Ja. De gegevens voor bus, tram en metro zijn al beschikbaar. Iedereen kan trouwens een app ontwikkelen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Waar kocht het gewest die gegevens? Welke instelling heeft ze nu?

ce projet pilote ont été très positifs. Ils doivent constituer la base d'un déploiement général pour résoudre les problèmes de stationnement.

C'est également dans ce contexte que nous avons pris part au projet bIoTope de la Commission européenne, qui doit permettre d'améliorer la sécurité sur le trajet vers et aux abords des écoles à l'aide d'une cartographie des flux de mobilité.

En participant aux appels d'offres européens, qui visent par excellence l'interopérabilité des différentes solutions et la promotion de l'échange de ces solutions et de l'expertise acquise, nous voulons chercher à développer des applications qui peuvent être utilisées grâce à des normes ouvertes et internationales en vigueur au sein des différentes villes.

Dans le cadre de la restructuration de Bruxelles Mobilité, un des nouveaux directeurs qui sera engagé - les procédures sont entamées - aura comme mission spécifique la gestion de la smart city et de la smart mobility. En effet, on ne peut nier que nous avons encore énormément de travail à faire à Bruxelles. Nous avons réalisé des choses, mais désormais, nous devons être systématiques. Nous avons besoin d'un directeur qui sera responsable du suivi global. La procédure de recrutement est en cours.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Quand prévoyez-vous l'arrivée de ce nouveau directeur ?

M. Pascal Smet, ministre.- Dans le courant de cette année.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ces données seront-elles intégrées dans la stratégie Good Move de Bruxelles Mobilité ?

M. Pascal Smet, ministre.- Elles le seront. La Région a acquis ces données. Les données relatives aux bus, trams et métros sont déjà disponibles avec un code source ouvert. Toute personne extérieure peut d'ailleurs développer ces applications

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- À qui avez-vous acheté ces données ? Quel est l'organe qui en dispose actuellement ?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De leverancier van de big data werd geselecteerd in het kader van een openbare aanbesteding. De gegevens zitten bij Brussel Mobiliteit.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Zijn ze beschikbaar op de website van Good Move?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Niet zolang daar geen toestemming voor is.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik zal u daar later opnieuw over interpellieren.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We maken vorderingen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Er komt inderdaad dagelijks nieuwe informatie op de site.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De gegevens kunnen al geraadpleegd worden.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik kom hier met een specifiekere vraag op terug.*

- Het incident is gesloten.

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 zaken van het systeem van de afstandsbediening van de verkeerslichten voor de voertuigen van de MIVB".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Sinds 2006 hebben Brussel Mobiliteit en de MIVB een gezamenlijk project dat MIVB-voertuigen op bepaalde prioritaire lijnen voorrang*

M. Pascal Smet, ministre.- Ce fournisseur de big data a été sélectionné dans le cadre d'une procédure de marché public. Bruxelles Mobilité dispose de ces données.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ces données sont-elles accessibles sur la plate-forme Good Move ?

M. Pascal Smet, ministre.- Elles ne le sont pas tant que la licence n'a pas été délivrée.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je ne manquerai pas de vous interpellier ultérieurement au sujet de la plate-forme Good Move.

M. Pascal Smet, ministre.- Je puis vous assurer que des avancées ont été réalisées.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- On observe en effet que le site s'étoffe quotidiennement de nouvelles informations.

M. Pascal Smet, ministre.- La consultation des données est déjà opérationnelle.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous reviendrons sur le processus avec une question plus spécifique.

- L'incident est clos.

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 du système de télécommande des feux pour les véhicules de la STIB".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Depuis 2006, Bruxelles Mobilité et la STIB mènent conjointement un projet visant à donner priorité, aux carrefours, aux véhicules de la STIB sur certaines lignes jugées prioritaires.

geeft op kruispunten.

Het project sluit aan bij een omvangrijker programma, namelijk Avanti (voordien VICOM), dat erop gericht is de commerciële snelheid en de frequentie van MIVB-voertuigen op te voeren. De commerciële snelheid van bovengrondse MIVB-voertuigen is al tien jaar aan het dalen. De gemiddelde commerciële snelheid van bussen daalde van 18 km/u in 2001 tot 16 km/u in 2015. Van trams daalde de snelheid van 16,9 km/u in 2001 tot 16 km/u in 2015.

Volgens het Iris 2-plan moet de snelheid van trams en bussen voldoende hoog zijn om de concurrentie met de auto aan te gaan. De daling valt te verklaren doordat de voertuigen niet gescheiden zijn van het autoverkeer en door dat de afstandsbediening van de verkeerslichten maar niet geregeld raakt.

Oorspronkelijk was het de bedoeling om tegen 2015 450 kruispunten op die manier uit te rusten, maar tot nu toe zijn het er maar 175, wat ongeveer overeenstemt met de doelstelling voor 2008. In fase 1 en fase 2 werden 170 kruispunten uitgerust. In fase 3, die nu loopt, heeft Brussel Mobiliteit 44 gemeentelijke kruispunten overgenomen. In oktober jongstleden zei u dat er nog 30 kruispunten zouden volgen.

Hoever staan de besprekingen over de overname van kruispunten door het gewest, meer bepaald die van de stad Brussel? Kunt u een overzicht geven van de struikelblokken per gemeente?

Hoeveel voltijdse equivalenten (VTE's) werken er voor Avanti? Kunt u aan het verslag laten toevoegen hoe het zit met de afstandsbediening op de acht bus- en vijf tramlijnen die als prioritair worden beschouwd? In welke mate waren trams en bussen in 2015 en 2016 afgeschermd van de rest van het verkeer?

In de begroting 2016 was 700.000 euro opgenomen voor de uitrusting van 30 gemeentelijke kruispunten. Hoeveel werd daar in 2016 daadwerkelijk van gebruikt en welk bedrag werd er in de begroting 2017 ingeschreven?

Cet objectif s'inscrit dans un programme plus important précédemment dénommé VICOM et récemment rebaptisé Avanti. Ce dernier prévoit d'accroître la vitesse commerciale, ainsi que la fréquence des véhicules de la STIB. À cet égard, il est important de rappeler que la vitesse commerciale des véhicules de la STIB appartenant au réseau de surface décroît depuis plus de dix ans. En effet, la vitesse commerciale moyenne, qui était de 18km/h pour les bus en 2001, est passée à 17km/h en 2009 et à 16km/h en 2015. Celle des trams était de 16,9km/h en 2001, de 16,8km/h en 2009 et de 16km/h en 2015.

Or, le Plan Iris 2 se donnait pour objectif de garantir des temps de parcours concurrentiels à la voiture individuelle. Cet état de fait découle principalement de deux paramètres : d'une part, le manque de protection desdits véhicules par rapport au trafic automobile, et d'autre part, le fait que le système de télécommande des feux de signalisation peine à se mettre en place.

Initialement, il était prévu d'équiper 450 carrefours pour l'année 2015, mais 175 seulement en seraient équipés aujourd'hui, soit un peu plus que l'objectif qui devait être atteint en 2008. Dans les phases 1 et 2, quelque 170 carrefours ont été équipés. Dans la phase 3, qui est en cours, Bruxelles Mobilité a repris 44 carrefours communaux. En octobre dernier, vous aviez annoncé que 30 carrefours supplémentaires seraient repris. Alors que la vitesse commerciale du réseau de surface est un élément déterminant pour les usagers, il convient d'avancer rapidement dans ce dossier.

Où en sont les discussions avec les communes concernant la reprise, par la Région, des feux présents sur les carrefours communaux, et plus particulièrement ceux de la Ville de Bruxelles ? Pouvez-vous détailler votre réponse en m'indiquant quelles sont les pierres d'achoppement pour chaque commune ?

Quel est le nombre d'équivalents temps plein (ETP) qui s'occupent de la mise en œuvre du programme Avanti ? Pouvez-vous joindre au rapport l'état d'avancement du système de télécommande des feux pour les huit lignes de bus, ainsi que pour les cinq lignes de tram jugées prioritaires ?

Pouvez-vous ventiler votre réponse en indiquant les études des nouvelles grilles de fonctionnement

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *De besprekingen met de stad Brussel zijn nog niet afgerond. Het gaat om veertig kruispunten en tot nu toe is er een akkoord voor vier daarvan. Het gaat om een kruispunt aan de Ambiorixsquare, het dubbele kruispunt Franklin-Veronese-Titiaan en kruispunten aan de Woud- en de Uruguaylaan.*

Er wordt nog gewerkt aan een akkoord voor 26 kruispunten, waarvan acht in de Konings- en Regentschapsstraat. Die kruispunten zijn al uitgerust, maar de conventie ontbreekt nog. Met de andere gemeenten zijn er geen noemenswaardige problemen.

In de periode 2014-2016 nam Brussel Mobiliteit 44 kruispunten over, waarvan 10 in 2016.

Naast de algemene coördinator van Avanti, die de MIVB heeft afgevaardigd naar Brussel Mobiliteit, is er bij de MIVB zelf een adjunct-coördinator aangeduid die zich met het programma moet bezighouden. Bovendien zijn er specifiek twee VTE's in dienst genomen voor het beheer en het onderhoud van de verkeerslichten. De Directie Beheer en onderhoud van Brussel Mobiliteit telt ook nog een VTE die aan het systeem voor afstandsbediening werkt.

In plaats van hier de hele stand van zaken uit de doeken te doen, stel ik voor om het document bij het verslag te laten voegen.

De manier waarop de afscherming op de lijnen wordt berekend, is sinds de start van het jaar sterk veranderd. Een database met geolokalisatie maakt het nu mogelijk om een fijnere kijk op de openbaarvervoersinfrastructuur te krijgen. Daardoor is het bijna onmogelijk om met het

en cours, les procédures de reprise qui ont lieu, ainsi que les travaux d'équipement pour l'année 2016 et les mois encourus en 2017 ? Quel est le taux de protection des trams d'une part, et des bus d'autre part, pour l'année 2015 et 2016 ?

Alors que le budget 2016 prévoyait 700.000 euros pour équiper les feux de 30 carrefours communaux, j'aurai souhaité obtenir le montant effectivement réalisé en 2016 et le budget retenu pour 2017.

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

M. Pascal Smet, ministre. - Les discussions ne sont pas terminées avec la Ville de Bruxelles. Nous allons bientôt reprendre l'examen du dossier.

Quarante carrefours de la Ville sont concernés et nous avons reçu son accord pour quatre d'entre eux : le square Ambiorix et le double carrefour Franklin, Véronèse, Titien pour le bus 63 ; l'avenue de la Forêt et l'avenue de l'Uruguay pour le tram 94.

Nous devons trouver un accord avec la Ville de Bruxelles pour 26 carrefours, dont huit sur l'axe rue Royale-rue de la Régence. Toutefois, ceux-ci disposent déjà des équipements nécessaires. Il ne nous manque que la convention. Les choses évoluent donc lentement, mais vont dans le bon sens et nous allons relancer les négociations. Pour les autres communes, il n'y a pas de réelles difficultés. Nous travaillons au cas par cas.

Entre 2014 et 2016, Bruxelles Mobilité a repris 44 carrefours, dont 10 en 2016.

En ce qui concerne le programme Avanti, outre le coordinateur général détaché de la STIB auprès de Bruxelles Mobilité, un coordinateur adjoint a été désigné au sein de la STIB, essentiellement pour s'occuper de ce programme. Par ailleurs, deux équivalents temps plein (ETP) ont été engagés spécifiquement pour la gestion et l'entretien des feux dans le cadre d'Avanti. Ils se répartissent les tâches entre Bruxelles Mobilité et la STIB. En outre, à la Direction gestion et entretien de Bruxelles Mobilité, une personne s'occupe à raison de 0,2 ETP de la gestion du projet et du hardware, et à raison de 0,8 ETP exclusivement des grilles MS12, le système de détection et de logique des priorités.

verleden te vergelijken. Trams reden in 2016 bijna voor 63% in eigen bedding en bussen voor 13,5%.

In het verleden werd de Tervurenlaan bijvoorbeeld volledig beschouwd als een eigen bedding voor het openbaar vervoer. In werkelijkheid maken de kruispunten er geen deel uit van een eigen bedding. Nu beschikken we over veel gedetailleerdere informatie.

Aangezien de besprekingen met de stad Brussel nog lopen, hebben we het budget niet kunnen gebruiken. Voor 2017 hebben we 10 miljoen euro uitgetrokken. Binnenkort volgt er een vergadering met de stad Brussel om de kwestie te regelen.

De vertraging is toe te schrijven aan het faillissement van het bedrijf waarmee we samenwerkten. We moesten nieuwe aanbestedingsvoorwaarden opstellen en die werden aangevochten bij de Raad van State. Bovendien bleken veel verkeerslichten op gemeentelijke kruispunten aan vervanging toe.

Plutôt que d'entrer ici dans le détail de l'état d'avancement du système de télécommande des feux pour les huit lignes de bus prioritaires mentionnées dans le Plan Iris 2, soit les lignes 49, 63, 64, 71, 86, 87, 88 et 95, je propose d'annexer mon document au rapport.

La méthode de calcul utilisée pour évaluer le taux de protection des lignes a radicalement changé depuis le début de cette année. La mise en place d'une base de données géolocalisées permet à présent d'avoir une vue plus fine des infrastructures dédiées au transport public. De ce fait, la comparaison avec le passé devient presque impossible, puisque la collecte des données est désormais plus précise. Les taux de protection atteignent près de 63% pour les trams et 13,5% pour les bus en 2016.

On ne peut donc pas comparer avec le passé. Les données sont beaucoup plus précises actuellement. Par exemple, par le passé, l'avenue de Tervueren était entièrement considérée comme un site propre pour les transports en commun. En réalité, ses carrefours ne sont pas en site propre et, par conséquent, on ne peut pas les y incorporer. Tout cela est à présent peaufiné, pour obtenir des chiffres beaucoup plus précis que nous pourrions utiliser à l'avenir.

Étant donné que les discussions avec la Ville de Bruxelles n'ont pas encore abouti, sauf en ce qui concerne les quatre carrefours que j'ai évoqués, le budget n'a pas pu être utilisé. En 2017, nous prévoyons un budget de 10 millions d'euros et j'aurai bientôt une réunion avec la Ville de Bruxelles pour régler ces questions.

Nous avons pris un peu de retard à la suite de la faillite de la firme désignée, ce qui a retardé la procédure d'attribution de la phase 3. Nous avons dû réaliser un nouveau cahier des charges pour la fourniture du contrôleur de trafic et cela a fait l'objet d'un recours devant le Conseil d'État. En outre, nous avons constaté, lors des travaux, que les installations tricolores des carrefours anciennement communaux devaient être rénovées. Cela explique le retard accumulé, indépendant de notre volonté.

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

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Een percentage van 13 of 14% stelt niet veel voor als het doel 100% is.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik stel voor dat u me helpt om de MR-burgemeesters van bepaalde gemeenten te overtuigen om ons de gegevens te bezorgen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Het grondgebied van de stad Brussel telt een aantal strategische kruispunten die een echte flessenhals vormen op bepaalde lijnen. Waarom lukt het niet om ze onder gewestelijk beheer te brengen? Waar is de stad Brussel bang voor?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Uw partij maakt deel uit van de meerderheid in de stad Brussel. Waarom stelt u die vraag niet aan uw partijgenoten? De stad Brussel meent beter te zijn in het beheer van de kruispunten dan het gewest.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *U moet hen overtuigen van het feit dat een globale visie beter zou zijn.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Alle partijen in de stad Brussel delen die bekrompen visie, behalve ik!*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Het moet in de richting van gewestelijk beheer gaan.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Daar werken we aan.*

- Het incident is gesloten.

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,

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Un taux de 13% ou 14% est bien faible, comparé à l'objectif escompté de 100%.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous propose de m'aider à convaincre les bourgmestres MR de certaines communes de nous transférer les données.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'aimerais toutefois des précisions. Le territoire de la Ville de Bruxelles comporte une série de carrefours stratégiques qui constituent une véritable plaie pour certaines lignes, handicapées tant en amont qu'en aval pour ces raisons. Quelles pierres d'achoppement ont-elles été identifiées, qui permettraient de développer une gestion régionale ? Que redoute la Ville de Bruxelles à cet égard ?

M. Pascal Smet, ministre.- Puisque votre parti siège dans la majorité à la Ville de Bruxelles, il vous suffit de poser la question à vos collègues qui y siègent. La Ville de Bruxelles estime être en mesure d'exercer cette gestion indépendamment de la Région.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- C'est à vous de les convaincre que la chose sera mieux gérée avec une vision régionale plus globale.

M. Pascal Smet, ministre.- Tous les partis à la Ville adhèrent à cette vision restrictive des choses. Sauf moi !

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il importe de travailler dans le sens d'une gestion régionale.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous y travaillons.

- L'incident est clos.

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,

betreffende "het beleid ter bevordering van het carpoolen".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Carpooling wordt vaak voorgesteld als de oplossing voor alle Brusselse mobiliteitsproblemen. Toch zien we niet veel gebeuren op dat vlak.*

De ruimte in personenwagens wordt aanzienlijk onderbenut. Daarom moet de regering er alles aan doen om carpooling te bevorderen. Een jaar geleden was u het ermee eens dat er een carpoolingapplicatie moest komen. U zei ook dat er een werkgroep was opgericht met vertegenwoordigers van de drie gewesten en de federale overheid die zich moest buigen over zaken als fiscale stimuli, ICT-applicaties en carpoolrijstroken op de autosnelweg.

Hoe vaak heeft die werkgroep vergaderd? Wat zijn de tussentijdse conclusies? Bent u van plan contact op te nemen met de verantwoordelijken van carpoolingplatforms, zoals Waze? Zult u onderzoek laten verrichten naar carpooling in het Brussels Gewest? Zo neen, waarom niet?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ook ik beschouw carpooling als een deel van de oplossing voor de Brusselse mobiliteitsproblemen, die in grote mate te wijten zijn aan het pendelverkeer.*

concernant "les politiques menées afin de développer le carpooling".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ma question concerne le suivi d'un dossier particulièrement important qui nous tient à cœur. Régulièrement, certains partis politiques évoquent le covoiturage (carpooling) comme la solution toute faite pour régler tous les problèmes de mobilité à Bruxelles ! Pourtant, nous ne voyons pas bouger grand-chose sur ce plan.

Alors que l'on considère qu'à peine 20% des voitures en circulation embarquent plus d'un passager, développer le covoiturage doit constituer une priorité du gouvernement. Il y a un an, lorsque je vous interrogeais sur les politiques menées en matière de covoiturage, vous déclariez qu'il nous fallait "une application Tinder pour le covoiturage".

À cet égard, vous indiquiez qu'un groupe de travail réunissant les trois Régions et l'État fédéral s'était constitué pour tenter de résoudre cette problématique. Ce groupe de travail devait aborder une série de points, tels que les incitants fiscaux, les applications informatiques et les voies réservées aux véhicules à occupation multiple sur les autoroutes. Votre annonce a même fait, il y a quelques jours, la une d'un grand quotidien francophone.

Quelles sont les conclusions intermédiaires de ce groupe de travail ? Combien de fois s'est-il réuni ? Avez-vous prévu de prendre contact avec une plate-forme telle que Waze, qui offre aujourd'hui un modèle de covoiturage performant, tenant compte des trajets réguliers entre le domicile et le lieu de travail au travers d'un algorithme avancé ? Avez-vous retenu la possibilité de mener une étude portant sur le covoiturage en Région bruxelloise ? Si non, pourquoi ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je vois, moi aussi, le covoiturage comme l'une des vraies solutions au problème de la mobilité à Bruxelles, principalement dû aux navetteurs.

De ma vision des choses livrée dans une interview

Om carpooling te kunnen bevorderen, hebben we wel de andere gewesten en de federale overheid nodig. Daarom was ik blij met de verklaringen in de pers van mijn Waalse evenknie, Carlo Di Antonio, een aantal dagen geleden, want ze stroken met onze visie.

In november 2016 kregen de administraties van alle betrokken gewestelijke en federale ministeries de opdracht om een voorstel uit te werken. Dat zal besproken worden in de interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie van juli 2017. Ik werk aan een voorstel om dan aan mijn collega's voor te leggen. We staan dus niet stil.

We staan in contact met de verantwoordelijken van verschillende applicaties, maar niet met die van Waze. Bovendien hebben we Taxistop een bijkomende subsidie gegeven om zijn carpoolingapplicatie gebruiksvriendelijk te maken. Dat zal eventueel gepaard gaan met een campagne ter bevordering van carpooling.

Uit gesprekken met bedrijfsleiders leid ik af dat de geesten rijpen. Ik hoop dan ook dat we met alle betrokken ministers de komende maanden een akkoord over carpooling zullen bereiken, ook al vrees ik dat de federale collega's van minister Bellot het hem niet gemakkelijk zullen maken.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *U wacht op de andere gewesten en de federale overheid alvorens zelf maatregelen te nemen. Ik begrijp dat er een consensus nodig is, wil enig initiatief slagen. Maar waarom doet u*

que vous avez lue, vous aurez retenu que, pour mettre cette solution en œuvre, nous avons besoin des autres Régions et de l'État fédéral. Je me suis donc réjoui des propos tenus dans la presse, il y a quelques jours, par mon homologue wallon Carlo Di Antonio, qui allaient dans le même sens. C'est déjà un premier pas.

En novembre 2016, les administrations de tous les ministères régionaux et fédéraux concernés ont été chargées d'élaborer une proposition. Cette question sera débattue en juillet 2017 en conférence interministérielle (CIM) de la mobilité, l'infrastructure et les télécommunications. Comme je l'expliquais dans l'interview, je prépare une proposition à soumettre à mes collègues dans ce cadre.

Nous avançons donc au niveau des administrations, mais aussi sur le plan politique. Cela exigera que chacun prenne ses responsabilités et nous verrons si la volonté d'agir est présente.

Nous entretenons des contacts avec les responsables de diverses applications mais pas Waze. Nous avons en outre accordé une subvention supplémentaire à Taxistop qui, sur la base d'une étude, envisage de rendre son application de covoiturage beaucoup plus ergonomique. Dans ce cadre, une campagne de promotion du covoiturage pourra également être réalisée.

Je crois que les esprits évoluent dans le bon sens. J'ai eu l'occasion de parler avec des chefs d'entreprise et nous avons semé des graines qui commencent à sortir de terre. J'espère que dans les mois à venir, les quatre ministres concernés pourront trouver un accord sur le covoiturage.

Dans cette optique, je me réjouis que vous puissiez m'aider, de même que M. Bellot. En général, je m'entends bien avec lui, mais je crains que ses partenaires au gouvernement fédéral lui donneront plus de fil à retordre dans le cadre de ce dossier.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous avons bien compris que vous comptiez beaucoup sur les autres Régions et le niveau fédéral avant de prendre vous-même des mesures. Certes, j'admets qu'il faut un consensus pour organiser ce dispositif

niets voor de zes Brusselse invalswegen, waarvoor u bevoegd bent?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *U stelt voor om op die wegen een rijstrook voor te behouden voor wagens die minstens drie personen vervoeren?*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Wacht niet op de anderen. Ik ben verbaasd dat er nog geen data zijn vastgelegd.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dus de MR wil op de zes invalswegen, zoals de Rooseveltlaan, een rijstrook in elke richting voorbehouden voor voertuigen die minstens drie personen vervoeren?*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *U kunt beginnen met invalswegen die door veel pendelaars worden gebruikt, zoals de Keizer Karellaan.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *We kunnen enkel een rijstrook voorbehouden voor voertuigen met minstens drie personen. Stemt dat overeen met wat de MR wil?*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik ben geen minister van Mobiliteit. Ik doe een realistisch voorstel. We mogen die vraag toch stellen, wanneer we op de voorpagina van een krant lezen dat u op autosnelwegen een rijstrook voor wagens die verscheidene personen vervoeren, zal voorbehouden?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Zo heb ik dat niet gezegd. Ik heb die mogelijkheid als wens uitgedrukt.*

de façon optimale. Néanmoins, vous pourriez déjà intervenir sur les axes bruxellois qui relèvent de votre compétence en mobilité. Pourquoi attendre que les autres bougent avant de bouger vous-même ? Vous pourriez déjà démarrer le projet sur les six axes pénétrant dans la ville.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Vous proposez que l'on réserve, sur ces axes, une bande dédiée exclusivement aux voitures transportant au moins trois personnes. Est-ce bien cela ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- N'attendez pas que les autres prennent l'initiative pour entamer votre réflexion sur ce dossier. Je m'étonne qu'aucune date n'ait encore été fixée pour commencer le travail.

M. Pascal Smet, ministre.- J'entends bien la proposition du MR, qui vise à développer, sur les six axes de pénétration comme l'avenue Roosevelt, une bande dans chaque direction dédiée aux véhicules transportant au moins trois personnes.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Commencez par les axes pénétrant dans Bruxelles. L'avenue Charles-Quint, par exemple, est un axe pénétrant qui draine de nombreux navetteurs. Nous pourrions y démarrer l'initiative.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne comprends pas ce que vous proposez. La seule chose que nous puissions faire, c'est réserver une bande de circulation aux véhicules transportant trois passagers. Cela correspond-t-il à la position du MR ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je ne suis pas ministre de la Mobilité. Je vous fais des propositions qui me semblent réalistes. Agissez sur les éléments qui sont de votre ressort ! Nous sommes en droit de nous interroger lorsque nous lisons en première page du journal que le ministre de la Mobilité annonce que les autoroutes vont désormais comporter une bande réservée aux voitures transportant plusieurs personnes.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai évoqué cette possibilité comme un souhait.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans)*.- *Ik droom ook van een betere wereld en wil dingen veranderen. U moet actie ondernemen, waar het kan, op basis van een studie. Voor uw voorstel is er immers een consensus van de andere ministers van Mobiliteit nodig.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *De Brusselse MR stelt kennelijk een rijstrook voor carpoolers voor. Dat helpt.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans)*.- *We vragen een globaal mobiliteitsbeleid met overstapparkings aan de gewestgrenzen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *De werkzaamheden daarvoor starten dit jaar nog in Anderlecht.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans)*.- *Er is een grote achterstand op dat vlak.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Ik probeer die weg te werken.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans)*.- *Straks zegt u nog dat we achterstand hebben met de carpoolrijstrook.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Deze regering, met DéFI en de sp.a, tracht de achterstand in te lopen.*

(Rumoer)

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *C'est trop facile. Moi aussi, j'aimerais un monde meilleur, partout ailleurs, là où je n'ai absolument pas le pouvoir de modifier quoi que ce soit. Agissez sur ce qui est possible, c'est-à-dire sur une étude, car il est clair que des propositions de ce genre nécessitent un consensus avec les autres ministres de la Mobilité.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Il est intéressant de savoir que le MR bruxellois me propose la piste d'une bande de circulation réservée aux voitures transportant plusieurs passagers, car cela peut m'aider.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Nous vous demandons une politique de mobilité globale avec, notamment, des parkings de dissuasion aux entrées de Bruxelles.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Le chantier commence cette année à Anderlecht.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Nous avons un énorme retard sur ce plan.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Je m'efforce de le rattraper.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Vous allez un jour nous dire que nous sommes en retard au niveau de l'aménagement de cette bande de circulation destinée à lutter contre l'autosolisme.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Ce gouvernement, avec DéFI et le sp.a, s'efforce de rattraper le retard.*

(Rumeurs)

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

EN AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de snelheid in de Brusselse tunnels".

De voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (DéFI) (in het Frans).- *Het verwondert mij dat er, terwijl men de mond vol heeft van veiligheid en nieuwe controletechnieken met slimme camera's, uiteenlopende maximumsnelheden in de tunnels worden opgelegd. Zo werd begin april 2015 de maximumsnelheid in de Leopold II-tunnel verminderd van 70km/u tot 50km/u. In de Belliardtunnel komen om de beurt maximumsnelheden van 70 km/u en 50km/u voor en in de Stefaniatunnel bedraagt de maximumsnelheid 30km/u.*

Overweegt u om in alle tunnels een maximumsnelheid van 50 km/u in te voeren?

Zult u de communicatie en de signalisatie aanpassen, zodat automobilisten worden geïnformeerd over de snelheidsbeperkingen?

Leidde de vermindering van de maximumsnelheid in de tunnels tot minder verkeersongevallen? Is dat aangetoond in een studie? Kunnen daaruit ook andere conclusies worden getrokken?

Kan elke tunnel worden uitgerust met lichtgevende borden die de automobilisten informeren over de verkeerssituatie en de toegelaten snelheid?

ET À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "la vitesse dans les tunnels bruxellois".

M. le président.- Le ministre Pascal Smet répondra à la question orale.

La parole est à M. Bott.

M. Eric Bott (DéFI).- Depuis le début du mois d'avril 2015, la vitesse maximale dans le tunnel Léopold II a été réduite de 70km/h à 50km/h. Des panneaux de signalisation ont dû être placés pour prévenir les automobilistes de cette réduction considérable.

Ce qui m'étonne, dans ce dossier où l'on évoque sans cesse la sécurité, la diminution des risques d'accident et les nouveaux moyens de contrôle de la vitesse par le biais des radars-tronçons, c'est qu'il demeure quelques exceptions.

Ainsi, dans le tunnel ralliant la rue Belliard à Montgomery, il est tour à tour autorisé de circuler à 70km/h, puis à 50km/h. Dans le tunnel Stéphanie, la vitesse maximale est de 30km/h. Avouez que le manque de cohérence est étonnant, en fonction de l'endroit où l'on se trouve dans la ville. Je m'interroge sur la façon dont les touristes qui débarquent en voiture à Bruxelles sont censés s'y retrouver et comprendre la logique instaurée.

La prochaine étape est-elle d'uniformiser la vitesse maximale à 50km/h pour l'ensemble des tunnels de la capitale ?

Afin que les automobilistes soient mieux informés des codes de la circulation routière en matière de vitesse, les mises en garde, la communication et la signalisation vont-elles être repensées ?

La réduction de la vitesse autorisée dans les tunnels a-t-elle engendré une diminution des accidents ?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In principe bedraagt de maximumsnelheid in de tunnels 50 km/u. In de Belliardtunnel bedraagt die echter 70 km/u en in de Stefaniatunnel 30 km/u. De toegestane snelheid hangt af van de configuratie en de uitrusting van de tunnel.*

Automobilisten wensen niet zozeer een uniforme snelheidsbeperking, maar wel een hogere maximumsnelheid in de tunnels, maar dat verhoogt het risico op ongevallen en brandgevaar.

Elke bestuurder wordt verondersteld de wegcode te kennen. Tenzij anders aangeduid, is de snelheid beperkt tot 50 km/u. Op bepaalde plaatsen werden er fluorescerende borden geplaatst om te wijzen op de maximumsnelheid.

In 2014 gebeurden er in de Leopold II-tunnel 55 ongevallen bij een snelheid van 70 km/u tegenover 58 bij een snelheid van 50 km/u in 2016. De cijfers van 2014 moeten wel gerelativeerd worden, omdat het automatische detectiesysteem toen nog niet bestond.

Er werd geen studie uitgevoerd om na te gaan of de vermindering van de maximumsnelheid tot minder ongevallen heeft geleid. Noch ik, noch mijn collega Debaets is van plan om er een te bestellen. Mevrouw Debaets is bezig met het uitwerken van een trajectcontrole in de Leopold II-tunnel.

De variabele borden geven, naast informatie, ook de snelheidsbeperkingen weer.

Une étude a-t-elle été réalisée pour le vérifier ? A-t-on pu en tirer d'autres conclusions intéressantes ? Si oui, lesquelles ?

Enfin, serait-il possible d'utiliser les panneaux lumineux surplombant l'entrée de chaque tunnel pour informer les usagers de la situation du trafic routier (embouteillages, accidents, événements, manifestations, sommets, roller parade...) et pour rappeler la vitesse autorisée dans les tunnels bruxellois ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - En principe, la vitesse maximale dans les tunnels bruxellois est de 50km/h. On passe cependant à 70km/h dans le tunnel Belliard à Montgomery, et à Stéphanie, la vitesse est provisoirement encore limitée à 30km/h. La vitesse autorisée dans les tunnels dépend en effet de leur configuration, ainsi que de leur équipement.

Je ne suis pas certain que les Bruxellois veulent que l'on uniformise la vitesse dans l'ensemble des tunnels. Si on le leur demande, je pense qu'ils voudront qu'elle soit augmentée, mais ce n'est pas bon pour la sécurité, car la vitesse augmente les conséquences des accidents et le risque d'incendie.

Chaque conducteur est censé connaître le Code de la route. Lorsqu'il n'y a pas de panneau, la vitesse est limitée à 50km/h, puisque nous sommes en agglomération. C'est la raison pour laquelle on trouve, dans les tunnels, la mention "rappel". Une signalisation complémentaire sur panneaux fluorescents a, en outre, été installée à certains endroits pour rappeler la vitesse maximale autorisée.

Le tunnel Léopold II a connu 55 accidents en 2014, avec une vitesse maximale de 70km/h, contre 58 en 2016 avec une vitesse de 50km/h. L'ordre de grandeur reste donc identique. Toutefois, il faut relativiser les chiffres de 2014, puisque le système de détection automatique d'accidents n'était pas encore en fonction à l'époque. Le chiffre n'est donc peut-être pas correct.

Aucune étude n'a été réalisée pour vérifier que la réduction de la vitesse autorisée dans les tunnels avait engendré une diminution des accidents. Ni

- *Het incident is gesloten.*

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

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

**betreffende "het langdurig parkeren van
wagens met een buitenlandse
nummerplaat".**

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Alle gemeenten van het Brussels Gewest worden geconfronteerd met wagens met een buitenlandse nummerplaat die er soms wekenlang geparkeerd staan. De boetes van de parkeerwachters hebben geen effect en naar verluidt ontsnappen de eigenaars aan vervolging. Het ligt voor de hand dat die praktijken de inwoners ergeren. Ze vinden het discriminerend, omdat auto's met een buitenlandse nummerplaat schijnbaar niet gelijk behandeld worden voor de betaling van parkeerretributies.

Het blijkt bijzonder moeilijk, of zelfs onmogelijk, om zo'n auto weg te slepen indien hij wettelijk ingeschreven en verzekerd is en niet geseind staat als gestolen. Het is ook niet evident of zeer arbeidsintensief om de eigenaar van een wagen met buitenlandse nummerplaat op te sporen. Verschillende gemeenten van het Brussels Gewest hebben daarom een reglement aangenomen dat het mogelijk maakt om een wielklem te plaatsen of het voertuig te laten wegslepen, zelfs wanneer het niet hinderlijk geparkeerd staat.

ma collègue Bianca Debaets, ni moi-même n'avons l'intention d'en commander une car il est connu qu'une vitesse élevée augmente le risque d'accident. Mme Debaets travaille déjà au contrôle des trajets dans le tunnel Léopold II et au respect de la vitesse.

Les panneaux variables, plutôt destinés à l'information, servent aussi à rappeler les limitations de vitesse.

- *L'incident est clos.*

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

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

**concernant "le stationnement de longue
durée de voitures immatriculées à
l'étranger".**

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Les communes bruxelloises sont toutes confrontées au stationnement de longue durée de voitures immatriculées à l'étranger. Les amendes ne changent rien à la situation et il semblerait que les propriétaires échappent aux poursuites. Ces pratiques irritent les habitants, qui les perçoivent comme une discrimination.*

Il s'avère qu'il est particulièrement difficile, voire impossible, de faire remorquer ces véhicules s'ils sont légalement enregistrés. Il n'est pas non plus évident de retrouver la trace du propriétaire. Plusieurs communes ont dès lors adopté un règlement qui autorise le placement d'un sabot de Denver ou le remorquage du véhicule, même lorsque celui-ci est correctement stationné.

Une petite minorité de communes bruxelloises a confié la mission de contrôle et de perception à parking.brussels. Comment la Région peut-elle s'attaquer à cette problématique lorsque l'agence régionale gère le stationnement, ou lorsque l'autonomie communale est encore de mise ?

Een kleine minderheid van de Brusselse gemeenten heeft de controle- en inningsopdracht overgedragen aan het gewestelijke parkeeragentschap, parking.brussels. Wat kan het gewest doen aan de problematiek wanneer parking.brussels de bevoegdheid heeft? Wat kan het doen wanneer de gemeentelijke autonomie nog speelt?

De gemeentegrenzen lopen soms dwars door eenzelfde straat. Dat kan leiden tot de absurde situatie dat een parkeerder op een bepaalde plaats wel een wielklem riskeert, maar aan de overkant van de straat niet. Welke overheid moet de handhaving van de parkeerregels harmoniseren, om te vermijden dat foutparkeerders naar de rechtbank stappen om de ongelijke behandeling aan te kaarten?

Blijkbaar wisselen de gemeenten geen gegevens van foutparkeerders uit. Kan het gewest daarin, al dan niet via parking.brussels, een rol spelen?

Kan het gewest een gewestelijke regel uitvaardigen inzake het plaatsen van een wielklem of het wegslepen van de auto, zodat de situatie overal in het gewest dezelfde is?

Welke mogelijkheden heeft het gewest om buitenlandse chauffeurs de retributies te laten betalen? Wat kan het doen in geval van wanbetaling?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Al vijf gemeenten droegen hun parkeerbeheer over aan parking.brussels, maar ook in dat geval blijft de gemeentelijke autonomie van kracht binnen het kader van de ordonnanties en regeringsbesluiten.

Nog dit jaar zal parking.brussels een aanbesteding uitschrijven voor het plaatsen van wielklemmen. Daarvoor zijn gemeentelijke reglementen vereist. De gemeente Sint-Jans-Molenbeek heeft haar gemeentelijk reglement al goedgekeurd, waardoor parking.brussels na de toewijzing van de aanbesteding de wielklemmen onmiddellijk zal kunnen plaatsen op langdurig foutief geparkeerde buitenlandse wagens. De aanbesteding zal gepaard gaan met een aankoopcentrale voor de aankoop van wielklemmen door de gemeenten die het parkeerbeheer nog niet hebben overgedragen aan

Quelle est l'autorité chargée d'harmoniser le respect des règles de stationnement, parfois très disparates, entre les communes ? L'absence d'harmonisation permet, en effet, aux personnes poursuivies pour stationnement illicite de saisir les tribunaux pour traitement inégal.

Manifestement, les communes n'échangent pas les informations relatives aux personnes mal garées. La Région pourrait-elle jouer un rôle à ce niveau ?

La Région pourrait-elle édicter une règle régionale sur le placement d'un sabot de Denver ou le remorquage d'une voiture, pour que la situation soit uniforme sur son territoire ? Comment pourrait-elle exiger une rétribution aux conducteurs étrangers ? Que peut faire la Région en cas de défaut de paiement ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Cinq communes ont déjà confié la gestion de leur stationnement à parking.brussels, ce qui n'affaiblit en rien l'autonomie communale dans le cadre des ordonnances et des arrêtés du gouvernement.*

Cette année encore, parking.brussels lancera un appel d'offres pour la pose de sabots de Denver. La commune de Molenbeek a déjà adapté son règlement en conséquence. Cet appel d'offres est couplé à une centrale d'achats pour l'acquisition de sabots de Denver par les communes qui n'ont pas encore délégué la gestion de leur stationnement à parking.brussels.

Tant que la réglementation et le contrôle restent des compétences communales, le risque d'approches divergentes subsiste, sans qu'il puisse

parking.brussels.

Zolang de regelgeving en de controles een gedeeltelijke gemeentelijke bevoegdheid blijven, blijft de kans op een andere aanpak per gemeente bestaan. Juridisch gezien is er daarbij geen sprake van een ongelijke behandeling. De verdere ontwikkeling en uitbouw van parking.brussels en de initiatieven die het agentschap neemt, kunnen op korte termijn wel tot een geharmoniseerde aanpak leiden.

De uitwisseling tussen de gemeenten van gegevens over foutparkeerders is niet evident, omdat er verschillende softwareprogramma's worden gebruikt. Bovendien zijn er onopgeloste issues inzake privacy die de uitwisseling in de weg staan. Bij de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) mogen bijvoorbeeld gegevens worden opgevraagd van Franse nummerplaten met een retributie, maar die mogen enkel in het kader van de opvolging van dat dossier worden gebruikt. Het doorspelen van die gegevens naar een andere gemeente moet nog juridisch worden geregeld.

Ik herhaal dat het plaatsen van wielklemmen en het takelen een gedeeltelijke bevoegdheid is. Zowel parking.brussels als de gemeenten zullen dat verder bekijken.

Voor het innen van retributies van buitenlandse chauffeurs zijn we afhankelijk van federale beslissingen. Voor de nummerplaten van Nederland en Frankrijk worden de gegevens nu al door de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) verleend.

Het volgen van wanbetalers uit andere landen wordt opgenomen in het bestek voor de opdracht van de deurwaarder van parking.brussels. Voor de gemeenten die hun parkeerbeheer overdroegen aan parking.brussels, zal die deurwaarder kunnen optreden, ook in het buitenland. We zullen zien hoe dat zal verlopen.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- U verwacht een harmonisering als de gemeenten zich aansluiten bij parking.brussels. Op welke manier zal dat dan gebeuren? Kan een harmonisering van de gemeentelijke reglementen dan niet nu al worden

être question d'inégalité de traitement d'un point de vue juridique. L'extension future de parking.brussels et les initiatives prises par l'agence peuvent déboucher à court terme sur une approche harmonisée.

L'échange de données entre communes sur le stationnement illégal n'est pas évident, vu l'utilisation de logiciels différents et des problèmes persistants en matière de protection de la vie privée.

La pose de sabots de Denver et le remorquage des véhicules sont des compétences partagées. Tant parking.brussels que les communes les examineront de manière plus approfondie.

La perception de redevances auprès de chauffeurs étrangers dépend de décisions fédérales. La Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) fournit déjà les données correspondant aux plaques d'immatriculation des véhicules français et néerlandais.

La poursuite des mauvais payeurs fait partie des missions de l'huissier de parking.brussels.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Vous espérez une harmonisation grâce à l'affiliation des communes à parking.brussels. Comment s'opérera-t-elle ? Ne serait-il pas d'ores et déjà envisageable d'harmoniser les règlements*

geregeld?

De heer Pascal Smet, minister.- Er is altijd een gemeentelijk reglement nodig dat de parkeertijd beperkt. De controle kan dan uitgevoerd worden door de gemeente of parking.brussels.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Is het niet mogelijk om een voorbeeldreglement op te stellen en dat naar alle gemeenten te sturen met de vraag om dat goed te keuren?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik denk dat parking.brussels daaraan werkt, maar ik moet dat nog nakijken.

De heer Bruno De Lille (Groen).- U zegt dat er privacykwesies zijn. Als de gemeenten zich aansluiten bij parking.brussels, veronderstel ik dat er maar een database meer is en dat die problemen dan automatisch opgelost zijn?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat klopt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

betreffende "de informatie voor de reizigers in geval van verstoringen of incidenten op een lijn van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) (*in het Frans*).- *Enkele maanden geleden gaf de MIVB in de commissie een overtuigende uiteenzetting over haar communicatiebeleid. De MIVB is duidelijk aanwezig op de sociale media.*

Een pijnpunt blijft helaas de rechtstreekse berichtgeving aan de reizigers, wanneer er een storing is op hun lijn.

communaux ?

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Un règlement communal est toujours nécessaire pour limiter la durée du stationnement. Le contrôle peut alors être effectué par la commune ou parking.brussels.*

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Serait-il envisageable d'élaborer un modèle de règlement pour le soumettre à l'ensemble des communes ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *L'agence parking.brussels y travaille.*

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Je suppose que l'affiliation des communes à parking.brussels réglera le problème de respect de la vie privée.*

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

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

concernant "l'information aux voyageurs en cas de perturbations ou d'incidents sur une ligne de la STIB".

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

M. Pierre Kompany (cdH)- Il y a quelques mois, la STIB a expliqué à l'ensemble des membres de cette commission les moyens mis en œuvre pour améliorer et moderniser sa communication. L'exposé était très convaincant. Il est vrai que la STIB est performante sur les réseaux sociaux.

Malheureusement - en son temps, M. Doyen était intervenu sur le sujet -, la communication directe à

Het is maar logisch dat ze worden ingelicht over de aard en de ernst van problemen en dat er ook een inschatting van de vertraging wordt gemaakt. De last die de reiziger ondervindt, wordt immers draaglijker als hij het gevoel heeft dat de MIVB daar rekening mee houdt.

Momenteel communiceren de MIVB-bestuurders nauwelijks met de reizigers.

Neemt de MIVB het verlenen van rechtstreekse informatie aan de reizigers op in haar communicatiestrategie? Welke inspanningen levert ze om haar chauffeurs aan te zetten tot een betere communicatie met de passagiers?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Elke dag rijden er meer dan duizend metro's, trams en bussen door Brussel. Het is dan ook moeilijk om de reizigers op de hoogte te brengen van elke vertraging. Bovendien zou de informatie misleidend kunnen zijn, omdat storingen over het algemeen minder dan vijftien minuten duren.*

De MIVB informeert haar reizigers zo goed mogelijk over incidenten in de stations, aan haltes met wachttijddisplays, op het internet, via smartphone en sociale media. Maar het is moeilijker om de reizigers in de voertuigen te informeren.

De chauffeurs kunnen de boodschappen op de

destination des usagers en cas de perturbation sur une ligne reste un point noir. Qu'il s'agisse d'un simple ralentissement du trafic, d'une erreur de trajet, d'un problème de signalisation, d'une déviation, d'un incident sur une ligne ou d'un problème informatique, les conséquences n'en sont pas moins désagréables, voire préjudiciables pour le voyageur.

En pareilles situations, il est légitime que le voyageur puisse prendre connaissance de la nature du problème et, le cas échéant, recevoir des informations sur le degré de gravité du problème, ainsi qu'une éventuelle estimation de la durée d'attente. Le degré de pénibilité du trajet ou de la recherche de solutions alternatives s'amointrit sensiblement lorsque le voyageur est informé du problème et qu'il se sent considéré par le service public.

À l'heure actuelle, les conducteurs communiquent très peu avec les usagers. Par conséquent, les gens s'agitent, s'interrogent, soufflent et se plaignent. Dans ce contexte, on peut le comprendre.

La STIB intègre-t-elle l'importance des informations directes données aux voyageurs dans sa stratégie de communication ? Quels efforts sont-ils mis en œuvre afin d'encourager les conducteurs à communiquer des informations aux passagers d'un bus, d'un tram ou d'un métro ? Quelles mesures sont-elles prévues pour améliorer la situation actuelle ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Chaque jour, plus de mille métros, trams et bus circulent à Bruxelles, et il est compliqué d'informer les voyageurs de chaque retard. De plus, cette information n'est pas toujours pertinente et elle pourrait même induire les voyageurs en erreur, dans la mesure où les perturbations et interruptions sont en général de moins de quinze minutes.

Il est cependant évident que l'information peut être améliorée. Aujourd'hui, en cas d'incident sur le réseau, la STIB informe ses voyageurs de la meilleure manière possible, en fonction de ses moyens. Si l'information est généralement bien diffusée dans les stations, aux arrêts disposant d'affichages de temps d'attente, sur internet, sur

onboarddisplays niet aanpassen, maar ze kunnen wel een aantal algemene audioboodschappen afspelen of zelf de reizigers informeren.

Hoe dan ook, de communicatie moet beter. Daarom werkt de MIVB aan een nieuwe tool die reizigers aan boord in realtime informeert met audio- en displayboodschappen, al zullen niet alle voertuigen ermee kunnen worden uitgerust.

De voorzitter. - De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).* - *Als reizigers niet binnen de vijf minuten informatie krijgen, dan hebben ze de indruk dat de vertraging zal uitlopen en verliezen ze hun geduld. Daarom is het belangrijk dat er audioboodschappen worden afgespeeld.*

- Het incident is gesloten.

smartphone et dans les médias sociaux, il est plus difficile d'informer efficacement les voyageurs se trouvant dans les véhicules.

Les conducteurs ont à leur disposition un menu de messages audio à diffuser en cas de problème, mais ces messages sont génériques et ne reprennent ni toutes les situations possibles, ni la nature des incidents. Nous avons déjà demandé à la STIB d'apporter plus de précisions aux informations qui sont transmises.

Les conducteurs ne peuvent pas modifier les messages diffusés sur les écrans dans les véhicules, mais ils ont la possibilité de faire des annonces audio en direct pour informer les voyageurs. Ce n'est toutefois pas évident, parce qu'ils doivent notamment aussi s'occuper de la conduite du véhicule et appliquer les consignes reçues du dispatching.

J'estime, comme vous, que l'information peut être améliorée. C'est la raison pour laquelle la STIB travaille aujourd'hui, à ma demande, au développement d'un nouvel outil qui permettra, lorsqu'il sera finalisé dans le courant de l'année 2018, d'informer les voyageurs en temps réel dans les véhicules, via des annonces sonores et des écrans dynamiques. Ce ne sera probablement pas possible dans tous les véhicules, vu l'année de construction de certains d'entre eux, mais il y a beaucoup de nouveaux véhicules sur le réseau.

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

M. Pierre Kompany (cdH). - Comme dans certaines villes, l'efficacité d'une communication directe a déjà été démontrée. Il est primordial d'encourager la diffusion de messages audio. En effet, il ne faut pas attendre quinze minutes pour faire perdre patience à ceux qui acceptent de prendre les transports publics le matin. Les gens commencent à hurler après cinq minutes ! Faute d'informations, ils ont l'impression que ces cinq minutes vont se transformer en trente minutes. Et si le problème est réglé en quinze minutes, ils ont le sentiment qu'une heure s'est écoulée.

Un effort pour parvenir à une communication plus fluide serait donc très intéressant.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PIERRE KOMPANY**

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

**betreffende "de proeven met de
hybridebussen van de MIVB".**

De voorzitter. - De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).* - *De MIVB zal tests uitvoeren met vier prototypes van hybride bussen, alvorens haar bestelling te bevestigen.*

Op welke buslijnen zullen de tests met hybride standaardbussen, dan wel met gelede bussen uitgevoerd worden? Welke busdepots worden daarvoor uitgerust? Op basis van welke criteria hebt u voor die buslijnen gekozen?

Is het nog steeds de bedoeling dat de hybride standaardbussen voor de zomer van 2017 geleverd worden en de gelede bussen in augustus 2017? Hoe zult u de prestaties van de bussen beoordelen?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Alle depots kunnen aangepast worden aan de hybridetechnologie, maar het ligt nog niet vast op welke lijnen de bussen ingezet zullen worden.*

Zoals gepland zullen de prototypes van de standaardbussen voor de zomer geleverd worden en die van de gelede bussen in augustus 2017.

De beoordeling van de prototypes gebeurt aan de hand van criteria, zoals vaartvermeerdering, geluidsniveau, manoeuvreerbaarheid en brandstofverbruik in vergelijking met conventionele bussen van de jongste generatie.

**QUESTION ORALE DE M. PIERRE
KOMPANY**

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

**concernant "les essais de bus hybrides sur le
réseau de la STIB".**

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

M. Pierre Kompany (cdH). - Depuis fin 2016, nous savons que la STIB procédera à des essais sur quatre prototypes de bus hybrides, avant de confirmer sa commande de ce type de véhicules. La mise à l'essai de ces lignes de bus est très attendue par les autorités publiques et par les usagers. C'est un pas vers une mobilité plus verte que nous appelons de nos vœux.

Quelles lignes ont-elles été désignées pour cet essai et quelles sont celles qui disposeront de bus standard et de bus articulés ? Quels dépôts seront-ils adaptés pour accueillir cette technologie ? Quels éléments justifient le choix de ces lignes ?

La livraison des bus standard est-elle toujours prévue avant l'été 2017, et en août 2017 pour les bus articulés ? Comment l'analyse de la performance des bus sera-t-elle effectuée ? Quelles seront les bases de la comparaison ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Le choix des lignes où seront affectés les futurs bus hybrides standard et articulés n'est pas encore déterminé.

Tous les dépôts de bus de la STIB pourront, le cas échéant, être adaptés pour accueillir la technologie hybride. Cela sera fait en fonction des lignes où seront affectés ces bus.

La livraison des prototypes de bus hybrides standard est toujours prévue avant l'été 2017 et celle des prototypes des bus articulés pour août 2017.

L'analyse de performance se fera sur la base de

De minimumprestaties waaraan de bussen moeten voldoen, staan in het bestek.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Ik ben blij dat u de zaken niet op de lange baan schuift. Ik hoop dat we binnenkort resultaten te zien krijgen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende "de slechte organisatie van de werken aan de Churchill-rotonde".

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

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *De coördinatie tussen het gewest en de gemeente Ukkel liep behoorlijk mank bij de start van de werkzaamheden aan de Churchillrotonde zo'n maand geleden. Er ontstond een permanente file, omdat het autoverkeer over een rijstrook moest.*

De voorzitter.- En wat met de gemeente?

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *Coördinatie impliceert dat er*

plusieurs critères :

- mesures de performance : accélération, bruit, manœuvrabilité, etc. ;

- mesures de la consommation ;

- dans les mêmes conditions, des tests seront réalisés sur des véhicules de dernière génération, qui pourront ainsi servir de base de comparaison.

- les critères de performance requis sont définis dans le cahier des charges.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Je reste convaincu que vous suivrez de près la mise en service de ces lignes, pour que nous puissions parvenir à des résultats sous peu.

Votre réponse me convainc de votre volonté de ne pas reculer, en particulier au niveau du calendrier.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK

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

concernant "la mauvaise organisation des travaux au rond-point Churchill".

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

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Les travaux au rond-point Churchill ont débuté il y a un mois environ et ont été très mal coordonnés entre la Région et la commune, du moins dans leur phase initiale. La circulation des voitures sur une seule bande a engendré des files titanesques de plusieurs centaines de mètres pendant plusieurs jours.

M. le président.- Et qu'en est-il de la commune ?

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- La coordination implique que différents acteurs sont concernés.

verscheidene partijen betrokken zijn. Trouwens, ook al behoort ik tot de meerderheid op gewestelijk en gemeentelijk niveau, ik zal steeds de problemen die ik vaststel, aan de kaak stellen. Bij openbare werken moeten het gewest en de gemeenten voor een betere coördinatie zorgen. Ook de aannemers doen hun werk niet naar behoren.

Met mijn interpellatie wil ik zulke situaties voorkomen. Voor de omwonenden speelt het geen rol of de gemeente dan wel het gewest verantwoordelijk is, ze houden de politici verantwoordelijk, omdat die niet tijdig in actie komen.

De vervuiling door uitlaatgassen en het getoeter tijdens de ochtend- en avondspits waren ondraaglijk. Wellicht werden de omleidingsborden te laat geplaatst en er was zelfs geen politie aanwezig om chauffeurs op alternatieve routes te wijzen.

De manier waarop het stadsmeubilair was ingezet om het verkeer op de rotonde over een enkele rijstrook te leiden, hield geen rekening met het volume van vrachtwagens en bussen, die gewoonweg niet voorbij de rotonde geraakten. Het stadsmeubilair moest worden verplaatst, wat tot nog meer files leidde.

Bovendien had de aannemer zijn materieel op de parkeerstrook in de drukke Erreralaan geplaatst, waardoor de auto's elkaar niet meer konden kruisen. Waarom heeft de aannemer een deel van zijn materieel niet in de Messidorlaan geplaatst, die veel ruimer is? Volgens de geërgerde omwonenden had men de verkeerschaos wel degelijk kunnen vermijden.

We kunnen natuurlijk niet om de noodzaak van werkzaamheden heen, maar er wordt bij de organisatie van een werf te weinig rekening gehouden met de wijkbewoners en het doorgaand verkeer. Kon de toegang niet tijdelijk worden verboden, behalve voor de omwonenden?

Was het niet mogelijk om via uitgebreid overleg tussen de gemeente Ukkel en het gewest de duur van de werkzaamheden te beperken, zoals dat gebeurd is bij de werken aan de Vanderkindererotonde?

Werden er voorafgaandelijk mobiliteitstests

Mais vous avez raison de m'interpeller, car on me reproche souvent au niveau communal, et bien que je sois dans la majorité, d'être critique vis-à-vis des actions entreprises par le pouvoir local. Comme vous le voyez, je peux l'être également ici à la Région, lorsque j'estime que des problèmes se posent. Il me semble en effet qu'en matière de travaux publics, Région et communes devraient mieux se coordonner. Je pense par ailleurs que les entrepreneurs ne font pas leur travail non plus.

Mon interpellation a vraiment pour objectif d'améliorer la situation et d'éviter que de telles situations ne se reproduisent. Pour les riverains, peu importe que la responsabilité incombe à la commune ou à la Région. L'image des responsables politiques, au sens large, est très négative. Même si la faute incombe à un sous-traitant, les autorités publiques sont tenues pour responsables, parce qu'elles n'ont pas agi au moment opportun.

Après cette parenthèse, je reviens à ma question. La pollution générée par les gaz d'échappement, mais aussi le concert des klaxons, tant le matin que le soir, étaient insupportables. Heureusement, cet axe n'a pas été complètement bouché toute la journée, mais essentiellement entre 7h et 10h le matin et entre 16 et 19h le soir. Peut-être les panneaux de déviation ont-ils été placés trop tard mais, en tout cas, il n'y avait pas de présence policière pour indiquer des itinéraires de délestage.

Surtout, les éléments de mobilier urbain permettant les déviations qui ont été installés pour la mise sur une bande dans le rond-point ne permettaient pas aux camions et aux bus d'emprunter cette bande. Je vous ai notamment envoyé une photo d'un autocar qui était dans le cas.

Il faut savoir que le lycée français et des écoles européennes procèdent à des ramassages d'élèves à hauteur du rond-point Churchill. Leurs autocars ont des rayons de braquage nécessitant un certain espace. Or, les blocs de béton qui délimitaient la nouvelle voirie pour les travaux ne permettaient même pas aux camions et autocars d'emprunter la bande du rond-point. Cela a notamment concouru à la formation de ces fameuses files, puisqu'il a fallu déplacer ces blocs de béton.

Force est de constater que les riverains de l'avenue Errera et de l'avenue Dupuich, ainsi que tous les parents d'élèves qui conduisent leurs enfants à

uitgevoerd? De voorbije twee weken is er weliswaar een verbetering merkbaar, maar gezien de duur van de werkzaamheden vraag ik u de impact te beperken.

Wijkbewoners klagen dat ze niet de minste informatie hebben ontvangen. Volgens de schepen zouden er duizend folders zijn uitgedeeld, maar de buurt telt tienduizend brievenbussen! De omwonenden zouden bij zulke omvangrijke werken minstens een maand vooraf op de hoogte gebracht moeten worden van de duur, de kostprijs en de organisatie van de werf. Dat tempert de negatieve perceptie.

l'école Notre-Dame des Champs et qui utilisent cet axe pour ne pas encombrer la rue Edith Cavell, qui est déjà suffisamment congestionnée le matin, déposent leurs enfants rue Roberts Jones et font demi-tour. Le week-end, l'avenue Errera est très fréquentée par les sportifs du Royal Léopold Club et par les utilisateurs de la piscine de Longchamp, qui se garent de ce côté-là.

Manifestement, l'entrepreneur avait entreposé son matériel sur des bandes de stationnement de l'avenue Errera, ce qui ne permettait plus le passage de deux véhicules, alors qu'il aurait pu mettre une partie du matériel sur l'avenue de Messidor, où l'espace en voirie est bien plus important. De l'avis de riverains agacés, il était donc possible de minimiser l'emprise de ces travaux sur le trafic.

Il faut bien entendu répondre à la demande de travaux dans notre ville, mais le fait ne pas clairement penser ces travaux dans l'intérêt des usagers et des riverains pose parfois question. Je voudrais donc vous interroger sur ce point. N'était-il pas possible, comme vous l'avez fait notamment avenue des Chalets, d'interdire l'accès temporairement en journée et pas en soirée, afin de permettre aux riverains de rentrer chez eux sans faire des kilomètres de détour ?

N'était-il pas possible de réduire la durée de ces travaux ? On parle de quatre mois, alors que les travaux du rond-point Vanderkindere, qui, grâce à une concertation plus poussée entre la commune et la Région, ont été une réussite, ont à peine duré deux mois. Pourquoi une durée aussi longue ? Ne peut-on pas revoir la mise en œuvre des travaux, afin qu'ils aient moins d'impact sur le trafic et la vie des riverains ?

Des tests de mobilité ont-ils été effectués préalablement ? Lorsque des travaux réduisent de moitié la circulation pendant quatre mois, des simulations me semblent indispensables pour éviter le chaos que l'on a connu. J'admets que je constate, depuis deux semaines, une légère amélioration, mais vu la longueur annoncée des travaux, je vous demande de veiller à en minimiser l'impact.

Sur le plan de l'information, des proches qui habitent le quartier m'affirment n'en avoir reçu aucune. L'échevin local dit avoir eu vent de la distribution de 1.000 dépliant, dans un quartier qui

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Een werf veroorzaakt altijd verkeersproblemen. In dit geval moest de rijbaan op de rotonde tot een baanvak beperkt worden, met alle gevolgen van dien.*

De organisatoren van een werf moeten er altijd van uitgaan dat verkeersellende zoveel mogelijk vermeden moet worden. In dit geval was de organisatie in handen van het gewest en de gemeente Ukkel. Het was veel eenvoudiger, veiliger en sneller geweest om de rotonde tijdens de werkzaamheden gedeeltelijk af te sluiten, maar daar had de gemeente geen oren naar.

De werken zijn van start gegaan op de hoek van de Churchill- en de Messidorlaan, waar door het drukke verkeer de impact het grootst was. De aannemer werkt er in erg moeilijke omstandigheden en probeert de bewegwijzering zo goed mogelijk aan te passen met het oog op een vlotte verkeersdoorstroming.

De verkeersellende is al sterk verminderd, vooral omdat veel automobilisten nu een andere route kiezen.

We hebben de informatiefolder ruim verdeeld.

(De heer Smet toont een document waarop de zone voor de verdeling van de folder staat aangeduid)

Mij is verteld dat de volledige buurt rond de

compte 10.000 boîtes aux lettres. Il est aberrant de n'avoir informé les habitants d'un tel chantier que par le biais de quelques dépliants déposés dans les boîtes aux lettres des riverains directs du rond-point.

Face à des travaux d'une telle ampleur, il est important de prévenir les habitants un mois à l'avance de la durée des travaux, de leur coût et des modalités du chantier, comme le fait la commune quand elle procède à des aménagements importants. Cette information permettrait déjà de diminuer la perception négative qu'ont les riverains des travaux et de leur modélisation. De nombreux problèmes seraient mieux acceptés si les citoyens étaient informés à temps.

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'organisation d'un chantier est toujours fort complexe et génère inévitablement des perturbations de la circulation automobile et du flux piétonnier, parfois également obligé de contourner des zones de travaux.

En l'occurrence, les contraintes d'organisation et de sécurité du chantier nécessitent de réduire la largeur de la chaussée à une seule bande de circulation sur l'anneau du rond-point. L'impact est considérable, vu l'importance de cet axe. Toute organisation doit partir de l'idée que l'impact sera réduit au maximum, même si des défauts ponctuels sont constatés, comme le balisage compliquant la giration des bus et des camions.

Je précise que l'organisation du chantier a été préparée conjointement avec la commune. Parmi les deux grandes options étudiées, la commune d'Uccle a opté pour le maintien de la circulation automobile sur l'anneau. Le chantier a donc été organisé en ce sens. Il eût été beaucoup plus simple, plus sûr et plus rapide d'effectuer les travaux après fermeture partielle de l'anneau. La commune a refusé cette option, compte tenu de l'impact plus important qu'elle aurait eu sur l'accessibilité locale.

Le chantier a débuté dans la partie la plus compliquée, à savoir l'angle formé par l'avenue Churchill et l'avenue de Messidor. C'est en effet là que se concentrent les principaux flux de circulation, et donc là que les perturbations dues au

rotonde een folder heeft gekregen. Omdat duizend exemplaren me inderdaad erg weinig lijkt, heb ik om verduidelijking gevraagd.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- De Churchillaan alleen al telt drieduizend brievenbussen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Soms worden er ook folders uitgedeeld aan de kruispunten, om alle weggebruikers te informeren.*

Het is ingewikkeld om een algemeen organisatiemodel voor werven op te stellen, gelet op de vele factoren die meespelen.

Aan de De Frélaan, de Waterloosesteenweg, de Brugmannlaan en het Vanderkinderenplein staan informatieborden. Zeven grote, oranjekleurige borden werden ter hoogte van de Churchillrotonde geplaatst. De sluiting van de Messidorlaan tijdens de paasvakantie werd in de ruime omgeving van de rotonde duidelijk aangekondigd.

Oorspronkelijk werd het uitgaande verkeer via de Erreralaan gestuurd, werd het eenrichtingsverkeer in de Roberts Jonesstraat behouden en vonden de werken beurtelings op de helft van de straatbreedte

chantier sont les plus importantes. Cela a impliqué la fermeture, durant les vacances scolaires de Pâques, de l'avenue Messidor. L'entrepreneur y travaille dans des conditions très difficiles, essayant d'adapter au mieux le balisage, afin de laisser passer le flux de circulation, dans la mesure du possible.

Les difficultés constatées tout au début du chantier se sont déjà considérablement réduites, principalement parce que les usagers ont été informés de la situation, en fonction de laquelle ils ont adapté leur conduite et leur itinéraire.

Un toutes-boîtes a été distribué largement autour de la zone de chantier. Je vous le présente. Vous pouvez voir que la zone de chantier y est clairement indiquée.

(M. Smet montre un document où est indiquée la zone de distribution)

Certains ont avancé le chiffre de 1.000 exemplaires distribués. Pour ma part, j'ai été informé du fait que toute la zone autour du rond-point avait reçu ce toutes-boîtes. À la suite de votre interpellation, et parce que 1.000 exemplaires me semblent fort peu, j'ai demandé une clarification.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- À elle seule, l'avenue Churchill compte 3.000 boîtes aux lettres.

M. Pascal Smet, ministre.- Parfois, en plus des toutes-boîtes, le dépliant d'information est distribué aux carrefours, pour s'assurer qu'outre les habitants, les usagers de cet axe sont informés également. J'ai donc demandé des clarifications à ce sujet, mais je ne les ai pas encore reçues.

Modéliser les chantiers est très compliqué, étant donné le nombre de facteurs qui entrent en ligne de compte. Ce n'est donc concrètement pas possible. L'information a été mise en place aux points stratégiques : avenue De Fré, chaussée de Waterloo, avenue Brugmann et place Vanderkindere. Sept grands panneaux d'information de perturbation de trafic de couleur orange ont été placés à hauteur du rond-point Churchill. La fermeture programmée de l'avenue de Messidor durant les vacances de Pâques a également bien été annoncée en amont du rond-point.

plaats.

Maar omdat er op 31 maart een grote holte onder de kruising van de Erreralaan en de rotonde werd vastgesteld, heeft Brussel Mobiliteit in overleg met de gemeente Ukkel de straat in allerijl moeten afsluiten. De reparatiewerken aan de riolering werden door Vivaqua gecoördineerd en hebben ervoor gezorgd dat het plateau aan de Erreralaan nog niet gerealiseerd kon worden.

Om de werf te kunnen voortzetten, moest het verkeer omgeleid worden via de Roberts Jonesstraat, waar tweerichtingsverkeer mogelijk werd tussen de kruispunten met de Erreralaan en de Cavellstraat. Parkeren is er daarom tijdelijk verboden.

De werken aan het plateau van de Erreralaan zullen van start gaan zodra Vivaqua klaar is met de werken aan de riolering.

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

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Werd er voorafgaandelijk een mobiliteitstest uitgevoerd?*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Een en ander hangt af van het gemak waarmee de weggebruikers zich aan de situatie aanpassen. Hier is dat niet goed verlopen en wij moeten onderzoeken waarom. De situatie is nochtans*

Concernant l'avenue Léo Errera, il a d'abord été prévu d'y maintenir la circulation sortante, pour respecter le sens unique de circulation de la rue Roberts Jones. Les travaux étaient donc organisés par demi-largeur, alternativement sur chaque côté. Vu l'étroitesse de la voirie restant opérationnelle durant cette phase du chantier, il était nécessaire d'organiser le sens unique.

Entre-temps, il a été constaté sur le chantier, le vendredi 31 mars, qu'une cavité importante était présente sous la chaussée au croisement de l'avenue Léo Errera et du rond-point. Bruxelles Mobilité a pris des mesures de sécurité en urgence, en accord avec la commune d'Uccle. Le haut de la rue a ainsi été fermé à la circulation.

Ayant constaté plusieurs fissures au raccordement de trois branches d'égout et à l'endroit de la chambre de visite située sur ce croisement, Vivaqua a directement mandaté une entreprise pour procéder aux réparations. Cette intervention de sécurité a empêché de réaliser le plateau de l'avenue Errera dans le délai prévu.

Pour réaliser ces travaux, la déviation a donc dû être organisée en mettant l'avenue Errera en cul-de-sac entre l'avenue Adolphe Dupuich et le rond-point Churchill. La déviation a été organisée via la rue Robert Jones, mise en double sens entre l'avenue Léo Errera et la rue Édith Cavell. Le stationnement a été temporairement supprimé sur ce tronçon, pour permettre le croisement des véhicules.

Les travaux de réalisation du plateau de l'avenue Errera suivent directement ceux de Vivaqua, après les vacances de Pâques.

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

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Un test préalable a-t-il été effectué ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le problème est de mesurer les alternatives possibles pour les usagers, ainsi que la façon dont ils s'adaptent. Certains le font vite, et d'autres moins.

verbeterd.

Wij proberen in elk geval altijd om de impact van werkzaamheden te beperken, soms zelfs door de plannen van de administratie bij te sturen.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *In tegenstelling tot vroegere ministers negeert u het probleem niet.*

Draagt ook de gemeente verantwoordelijkheid voor de organisatie van de werf?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De gemeente was ten volle bij de organisatie betrokken.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *Het gaat dus om gedeelde schuld. Bij zo'n werf moet er de eerste twee dagen een persoon fysiek aanwezig zijn op het kruispunt om het verkeer in goede banen te leiden. Dat was niet het geval.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wij hebben dat gevraagd, maar de politie had het te druk wegens dreigingsniveau drie.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *Controle is belangrijk. Brussel Mobiliteit moet de ondernemer bijstaan. Die is namelijk niet altijd op de hoogte van de lokale situatie.*

De communicatie was ondermaats en er werden onvoldoende folders verspreid.

Als de werf vier maanden duurt, waarom is men dan gestart met de werken aan de Messidorlaan, waar het verkeer het drukt is? In juli zou de impact van werken aan de Messidorlaan minder groot zijn.

Waarom is de volledige werfinformatie niet terug te vinden op de website van Brussel Mobiliteit of

Par exemple, lorsque la Porte de Hal et le carrefour Vanderkindere ont été fermés, cela s'est bien passé. Le cas que vous évoquez pose un problème plus particulier et nous devons en analyser les raisons. La situation s'est néanmoins améliorée.

Nous essayons toujours de limiter l'impact des travaux, parfois en forçant les administrations à adapter leurs plans.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je vous remercie, tout d'abord, de n'avoir pas minimisé la situation et d'apporter des réponses concrètes à mes questions. Par le passé, nous avons connu des ministres qui n'iaient les problèmes. Je préfère un discours clair, comme le vôtre, qui les assume.

Ensuite, il est important de connaître votre avis sur l'organisation de ce chantier avec la commune, celle-ci semblant se distancier...

M. Pascal Smet, ministre.- La commune était totalement impliquée dans le processus.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Il s'agit donc d'une faute partagée. Dans ce type de chantier, il est essentiel de placer quelqu'un au carrefour les deux premiers jours, que ce soit un policier ou une personne sous statut article 60, pour fluidifier le trafic. Cela n'a pas été fait.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous l'avons demandé, mais la police était trop occupée en raison du niveau 3 de la menace terroriste.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Le contrôle est important. Il faut que Bruxelles Mobilité surveille l'entrepreneur pour le cadrer, car il n'est pas toujours au fait de la situation locale. La gestion de l'information et la diffusion de tracts en nombre suffisant sont aussi discutables, dans le cas qui nous occupe. Il aurait fallu au moins 5.000 tracts pour informer le quartier.

Pourquoi avoir commencé par l'avenue de Messidor ? On voulait peut-être profiter de la période de Pâques, mais, si le chantier devait durer quatre mois, il eût été préférable d'aborder le point noir du chantier en juillet plutôt qu'en avril-mai.

Si les tracts sont insuffisants, pourquoi ne trouve-t-

op informatieborden? Om te weten wanneer de Erreralaan opnieuw toegankelijk wordt, richten de buurtbewoners zich nu tot de arbeiders op de werf.

Voor grote werven zou u ook een wijkvergadering kunnen organiseren, zoals u dat hebt gedaan voor de werken aan de Vanderkinderestraat.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik weet niet waarom dat voor deze werf niet gebeurd is, want het is erg gebruikelijk. Ik ga zelf ook vaak ter plaatse kijken.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik dank u voor de constructieve dialoog en de verschillende suggesties.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

**betreffende "de mobiliteitsontsluiting
voorzien voor Schaarbeek-Vorming".**

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

on pas toute l'information sur le site internet de Bruxelles Mobilité, voire sur un panneau à l'ancienne ? L'avenue Léo Errera, par exemple, a dû être fermée complètement à la suite de fissures relevant de Vivaqua. C'est un vrai problème, et les riverains le comprennent, mais ils ne sont pas informés de la date de réouverture de l'avenue ! Et ils viennent donc interrompre les ouvriers pour le leur demander. Fournir cette information en cours de chantier améliorerait les choses. Les riverains vous en seraient vraiment reconnaissants.

Enfin, je vous suggérerais d'organiser, en amont, une réunion de quartier. Cela s'est fait pour le chantier du carrefour Vanderkindere. La réunion a été quelque peu houleuse, mais elle a été très appréciée. Pour de gros chantiers, c'est une démarche qu'il faudrait peut-être systématiser à l'avenir.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne sais pas pourquoi cela n'a pas été fait dans le cadre de ce chantier-là, car nous l'avons fait pour plusieurs autres chantiers. Ce fut le cas à Jette dans le cadre des travaux qui ont débuté pour la ligne de tram 9. Moi-même, je me rends souvent sur les chantiers.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je vous remercie pour ce dialogue constructif et les diverses suggestions que vous notez. Il est important de faire avancer les dossiers.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

**concernant "le désenclavement prévu pour
Schaerbeek-Formation".**

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