



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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
LUNDI 30 NOVEMBRE 2015**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 30 NOVEMBER 2015**

—

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE

INTERPELLATION	9
Interpellation de M. Boris Dillières	9
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 réforme de la formation à la conduite automobile".	
Discussion – Orateurs :	11
Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Bruno De Lille (Groen) M. Hervé Doyen (cdH) Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État M. Boris Dillières (MR)	
QUESTIONS ORALES	19
Question orale de M. Bruno De Lille	19
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 routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
concernant "les points noirs et en particulier le carrefour de la porte de Flandre".	

INHOUD

INTERPELLATIE	9
Interpellatie van de heer Boris Dillières	9
tot mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
betreffende "de hervorming van de rijopleiding".	
Bespreking – Sprekers:	11
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Hervé Doyen (cdH) Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris De heer Boris Dillières (MR)	
MONDELINGE VRAGEN	19
Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	19
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 Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
betreffende "de zwarte punten en meer bepaald het kruispunt van de Vlaamse Poort".	

Question orale jointe de Mme Cieltje Van Achter, concernant "l'inventaire des points noirs routiers".	20	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter, betreffende "de inventaris van 'zwarte verkeerspunten'".	20
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, 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 "les points noirs et en particulier le carrefour de la porte de Flandre".	22	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, 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 zwarte punten en meer bepaald het kruispunt van de Vlaamse Poort".	22
Question orale de Mme Cieltje Van Achter 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 tenue d'un débat sur le port du casque de vélo".	25	Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn, betreffende "een debat rond het dragen van een fietshelm".	25
INTERPELLATIONS	28	INTERPELLATIES	28
Interpellation de M. Hervé Doyen à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les suites données au projet	28	Interpellatie van de heer Hervé Doyen tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de gevolgen die worden	28

d'élargissement du ring".		gegeven aan het project voor de verbreding van de Ring".	
Interpellation jointe de M. Bruno De Lille, concernant "les conséquences du scandale du diesel pour le dossier de l'élargissement du ring".	28	Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille, betreffende "de gevolgen van de Dieslegate voor het dossier van de verbreding van de Ring".	28
Discussion conjointe – Orateurs : M. Marc Loewenstein (DéFI) Mme Céline Delforge (Ecolo) M. Pascal Smet, ministre M. Hervé Doyen (cdH) M. Bruno De Lille (Groen)	30	Samengevoegde bespreking – Sprekers: De heer Marc Loewenstein (DéFI) Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) De heer Pascal Smet, minister De heer Hervé Doyen (cdH) De heer Bruno De Lille (Groen)	30
Interpellation de M. Alain Maron à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique, 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 routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal, concernant "l'état d'avancement du schéma directeur Midi, de l'aménagement des espaces publics et du cas spécifique de l'extrême dangerosité de l'avenue Fonsny et les mesures urgentes à mettre en place pour améliorer la situation".	35	Interpellatie van de heer Alain Maron tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studenten-aangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid, tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, en tot mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn, betreffende "de vorderingen van het richtschema Zuid en van de aanleg van de openbare ruimten en de uiterst gevaarlijke situatie aan de Fonsnylaan".	35
Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	35	Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	35

concernant "les 'zones noires' en termes de sécurité routière".		betreffende "de 'zwarte zones' inzake verkeersveiligheid".	
Discussion conjointe – Orateurs :	36	Samengevoegde bespreking – Sprekers:	36
M. Marc Loewenstein (DéFi) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Pascal Smet, ministre M. Alain Maron (Ecolo) M. Hervé Doyen (cdH)		De heer Marc Loewenstein (DéFI) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Pascal Smet, minister De heer Alain Maron (Ecolo) De heer Hervé Doyen (cdH)	
Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	47	Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	47
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'extension de la ligne de tram 9 jusqu'à l'aéroport".		betreffende "de verlenging van tramlijn 9 tot aan de luchthaven".	
Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	47	Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	47
concernant "le prolongement du tram 9 jusqu'à l'aéroport de Zaventem".		betreffende "de verlenging van tramlijn 9 tot aan de luchthaven van Zaventem".	
Discussion conjointe – Orateurs :	50	Samengevoegde bespreking – Sprekers:	50
M. Marc Loewenstein (DéFI) Mme Céline Delforge (Ecolo) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Hervé Doyen (cdH) M. Paul Delva (CD&V) M. Pascal Smet, ministre M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)		De heer Marc Loewenstein (DéFI) Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Hervé Doyen (cdH) De heer Paul Delva (CD&V) De heer Pascal Smet, minister De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
Interpellation de M. Paul Delva	57	Interpellatie van de heer Paul Delva	57
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les commandes de bus de la STIB".		betreffende "de busbestellingen van de MIVB".	
Discussion – Orateurs :	58	Bespreking – Sprekers:	58

M. Marc Loewenstein (DéFI) M. Pascal Smet, ministre M. Paul Delva (CD&V)		De heer Marc Loewenstein (DéFI) De heer Pascal Smet, minister De heer Paul Delva (CD&V)	
Interpellation de M. Hervé Doyen	61	Interpellatie van de heer Hervé Doyen	61
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la gestion des abribus".		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het beheer van de bushokjes".	
Discussion – Orateurs :	63	Bespreking – Sprekers:	63
M. Pascal Smet, ministre M. Hervé Doyen (cdH)		De heer Pascal Smet, minister De heer Hervé Doyen (cdH)	
Interpellation de M. Marc Loewenstein	63	Interpellatie van de heer Marc Loewenstein	63
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la concertation interrégionale en matière de transports publics à Bruxelles".		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het intergewestelijke overleg over het openbaar vervoer in Brussel".	
Discussion – Orateurs :	65	Bespreking – Sprekers:	65
M. Pascal Smet, ministre M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Pascal Smet, minister De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
QUESTIONS ORALES	66	MONDELINGE VRAGEN	66
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	66	Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	66
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le placement des régulateurs de trafic".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de plaatsing van de verkeersregelaars".	
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	69	Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	69

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

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

concernant "le Dimanche sans voitures".

Question orale de M. Paul Delva

71

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

concernant "la ligne de tram entre Willebroek et Bruxelles-Nord".

Question orale jointe de M. Bruno De Lille,

concernant "la liaison entre Tour et Taxis et Bruxelles-Nord et les discussions portant sur le 'Brabantnet'".

Question orale de Mme Liesbet Dhaene

78

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

concernant "le stationnement des médecins généralistes".

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Nethheid,

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

betreffende "de Autoloze Zondag".

Mondelinge vraag van de heer Paul Delva

71

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

betreffende "de tramverbinding tussen Willebroek en Brussel Noord".

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille,

betreffende "de verbinding van Thurn en Taxis met Brussel Noord en de gesprekken over het Brabantnet".

Mondelinge vraag van mevrouw Liesbet Dhaene

78

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

betreffende "de parkeerplaatsen voor huisartsen".

*Présidence : M. Marc Loewenstein, premier vice-président.
Voorzitterschap: de heer Marc Loewenstein, eerste ondervoorzitter.*

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Dillière.

INTERPELLATION DE M. BORIS DILLIÈS

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 réforme de la formation à la conduite automobile".

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

M. Boris Dillière (MR).- À la suite de la sixième réforme de l'État, une série de compétences sont désormais dévolues aux Régions. C'est le cas, notamment, de la gestion de la mobilité et de la sécurité routière. Parmi les matières tombées dans l'escarcelle des entités fédérées figurent la réglementation en matière de formation à la conduite automobile, l'organisation et l'agrément des auto-écoles, ainsi que les prescriptions relatives aux centres d'examens.

Profitant de cette situation, votre homologue flamand, M. Ben Weyts, a dévoilé, le 20 octobre dernier, son plan visant à réduire le nombre de tués sur les routes. Il a annoncé une série de modifications qui seront apportées aux procédures d'obtention du permis de conduire, le fameux "permis B". Le gouvernement flamand devrait finaliser ce chantier dans les prochaines semaines. L'annonce de ces orientations a été relativement

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Dillière.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BORIS DILLIÈS

TOT MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GE-
WEST, BELAST MET ONT-
WIKKELINGSSAMENWERKING, VER-
KEERSVEILIGHEIDSBELID, GE-
WESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE
INFORMATICA EN DIGITALISERING,
GELIJKEKANSENBELEID EN DIEREN-
WELZIJN,

betreffende "de hervorming van de rijopleiding".

De voorzitter.- De heer Dillière heeft het woord.

De heer Boris Dillière (MR) *(in het Frans).*- *Met de zesde staatshervorming hebben de gewesten er een aantal bevoegdheden bij gekregen, waaronder mobiliteit en veiligheid op de weg. De gewesten zijn voortaan bevoegd voor de regelgeving inzake rijopleiding, de organisatie en erkenning van rij scholen en de voorschriften voor examencentra.*

Uw Vlaamse collega Weyts presenteerde op 20 oktober van dit jaar zijn plan om het aantal doden op de weg terug te dringen. Hij kondigde een aantal wijzigingen aan in de procedures voor het halen van het rijbewijs. Die werden betrekkelijk positief onthaald door de automobilistenverenigingen, waaronder Touring en de Vlaamse Automobilistenbond (VAB).

Het toeval wil dat minister Prévot een aantal dagen eerder in het Waals parlement de eerste aanzet van een plan over dezelfde thematiek

bien accueillie par les associations d'automobilistes, dont Touring et le Vlaamse Automobilistenbond (VAB).

Le hasard du calendrier veut qu'au Parlement de Wallonie, le ministre Prévot ait également présenté, quelques jours auparavant, au mois de septembre, la brève esquisse d'un plan en gestation sur la même thématique. S'agissant de la filière libre, il a ainsi souhaité "mieux la cadrer, de manière à ce que le guide et l'apprenti-conducteur reçoivent une formation d'introduction et reçoivent également un guide ou une fiche comportant les repères et conseils utiles pour le déroulement de l'apprentissage". Il faudra, bien entendu, déterminer ce que cela veut dire concrètement.

Au niveau bruxellois, Mme la secrétaire d'État, votre note d'orientation pour la législature, présentée en novembre 2014, s'inscrivait, elle aussi, dans cette logique de réforme générale devant se réaliser en concertation "avec le secteur des auto-écoles et les autres Régions".

Au regard de l'année écoulée et des évolutions annoncées chez nos voisins, il est utile de faire le point sur cette question. Votre note d'orientation précise que le test de perception des risques a été incorporé à la formation.

Je souhaiterais connaître l'état des concertations que vous annoncez avoir menées avec les différentes parties concernées, en ce compris les représentants des auto-écoles, les associations d'automobilistes, Bruxelles Mobilité et, bien entendu, les autres entités fédérées sur le projet de réforme de la formation à la conduite automobile.

Quel est l'état des lieux de ce chantier ? Quelles sont les revendications et les recommandations qui vous ont été formulées ? Quelles réponses ont-elles été apportées ? Je pense notamment au dernier mémorandum du Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA) publié avant les élections, qui demandait un examen intermédiaire pour tout candidat conducteur, mais aussi une augmentation sensible du nombre de questions posées lors de l'examen théorique.

À l'instar de vos homologues wallon et flamand, disposez-vous déjà d'orientations précises qui concernent notre Région et son "contexte urbain" ?

uiteenzette. Hij streeft naar een betere begeleiding van de vrije formule, zodat de begeleider en de leerling ook wanneer ze voor die optie kiezen, nuttige tips en richtlijnen krijgen. Het is echter niet geheel duidelijk wat dat precies inhoudt.

Ook in het Brussels Gewest sloot de staatssecretaris zich in haar oriëntatienota van november 2014 aan bij de logica van een algemene hervorming in overleg met de sector van de rij scholen en de andere gewesten.

In die nota stond overigens ook dat de risicoperceptietest in de opleiding zou worden opgenomen.

Hoe ver staat het aangekondigde overleg met de verschillende betrokken partijen, waaronder de vertegenwoordigers van de rij scholen, de automobilistenverenigingen, Brussel Mobiliteit en de andere deelstaten?

Welke aanbevelingen en eisen werden geformuleerd? Welke antwoorden werden daarop gegeven? Ik denk daarbij aan het laatste memorandum van de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA), met de vraag om een tussentijds examen voor elke kandidaat-chauffeur in te voeren en het aantal vragen bij het theoretisch examen op te trekken.

Hebt u al een duidelijk beeld van wat de stedelijke context van het gewest precies inhoudt? De hervormingen beslaan immers een breed terrein en de materie is zeer complex.

Welke zijn de gelijkenissen en verschillen met de proefmodellen in de andere gewesten?

Beschikt u over een voorlopige kalender voor de hervormingen? Strengere eisen mogen geen doel op zich zijn: het examen moet worden aangepast aan de realiteit van het terrein.

Tot slot deelde u mee dat de mogelijkheid om een rijbewijs te halen op school zou worden geëvalueerd. Wat is de conclusie? Wordt er nagedacht over bepaalde maatregelen, met name in samenwerking met de verschillende gemeenschapsregeringen?

Nous en conviendrons, le périmètre de la réforme est théoriquement très large et la matière est complexe.

Par ailleurs, avez-vous connaissance de points de convergence et de divergence avec les modèles en projet dans les autres Régions ?

Enfin, disposez-vous d'un calendrier prévisionnel pour ce vaste chantier ? À cet égard, je précise que je fais mienne la remarque d'un représentant du VAB dans la presse, à savoir que le durcissement des modalités de réussite du permis n'est pas une fin en soi. Il s'agit avant tout de moderniser un cadre et de l'adapter aux réalités du terrain.

Enfin, vous avez annoncé que le concept de "permis de conduire à l'école" ferait l'objet d'une évaluation afin de vérifier s'il est adapté à la réalité. Après une année écoulée, pourrions-nous connaître les résultats de cette opération ? Des mesures sont-elles envisagées, notamment en partenariat avec les différents exécutifs communautaires ?

Discussion

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Le ministre flamand de la Sécurité routière, Ben Weyts, a récemment annoncé sa volonté de réformer l'examen de conduite afin de réduire radicalement le nombre de tués sur les routes de Flandre. En effet, la plupart des accidents impliquent des jeunes conducteurs ayant le permis depuis six à neuf mois.*

Le ministre souhaite évaluer des compétences supplémentaires lors de l'examen, telles que la conduite à l'aide d'un GPS, la capacité à anticiper des événements, la perception des risques, mais également augmenter le nombre de manœuvres à exécuter et la liste des questions théoriques.

En outre, il souhaite vérifier la possibilité de rendre obligatoire une journée de formation complémentaire au centre d'examen six à neuf mois après l'obtention du permis pour la pratique de certaines manœuvres, comme la conduite sur chaussée humide ou l'évitement maîtrisé

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts liet op dinsdag 20 oktober 2015 weten dat hij het rijexamen wil moderniseren. Naast de basisvaardigheden en een goede kennis van de Wegcode, kunnen rijden en bepaalde manoeuvres uitvoeren, wenst de minister enkele bijkomende vaardigheden aan het examen toe te voegen: rijden met een gps, anticiperen op allerlei zaken die de bestuurder kunnen afleiden, risicoperceptie, meer manoeuvreoefeningen, een uitbreiding van de theoretische vragen en meer aandacht voor veilig rijden.

Bijkomend wenst de Vlaamse minister na te gaan of een terugkomdag, zes tot negen maanden na het behalen van het rijexamen, verplicht kan worden ingevoerd. Daar zouden bepaalde manoeuvres, bijvoorbeeld rijden op een glad wegdek of veilig uitwijken, extra worden ingeoefend. Die verplichting zou verzekeraars ertoe kunnen aanzetten om jonge autobestuurders toch een betaalbare verzekering aan te bieden.

d'obstacles.

Cette obligation pourrait inciter les assureurs à proposer une assurance moins coûteuse aux jeunes conducteurs.

Lors de l'assemblée plénière du 23 octobre 2015, vous vous êtes montrée en faveur d'une réforme de l'examen de conduite et avez programmé des entretiens avec les deux autres Régions.

Vous êtes-vous déjà entretenue avec vos homologues flamand et wallon en vue d'une réforme simultanée de l'examen de conduite en Région bruxelloise ? Souhaitez-vous ajouter certains aspects ayant trait aux dangers propres à la conduite à Bruxelles ? Que pensez-vous de l'introduction d'une journée de formation complémentaire obligatoire au centre d'examen pour les jeunes ? Vous êtes-vous concertée avec le secteur des assurances ? Accueille-t-il favorablement le retour obligatoire au centre afin que les jeunes conducteurs puissent souscrire une assurance abordable ? Quand pouvons-nous escompter les premières mesures concrètes ?

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Je me joins en grande partie aux questions posées par mes deux collègues. Groen préconise même un durcissement de l'examen du permis de conduire.*

La réforme de l'examen de conduite bruxellois doit absolument viser une conduite adaptée à un contexte urbain spécifique et aux nombreux éléments susceptibles de distraire le conducteur, quel que soit le permis de conduire convoité.

L'aptitude à la conduite devrait être évaluée de la même manière dans les trois Régions, ce qui devrait déjà être le cas en théorie. Il semble cependant que le lieu où l'examen est présenté influence les chances de réussite, ce qui s'explique notamment par un accès plus aisé aux cours de

Het doel van de modernisering in Vlaanderen is het aantal verkeersdoden drastisch te doen dalen. De cijfers tonen jammer genoeg aan dat de meeste ongevallen gebeuren met jonge wagenbestuurders met zes tot negen maanden rijervaring. We hebben in de plenaire vergadering van 23 oktober 2015 vernomen dat u positief staat tegenover een hervorming van het rijexamen en dat u afspraken hebt gemaakt voor een gesprek met de andere gewesten.

Hebt u ondertussen al gesprekken gevoerd met uw collega-ministers in Vlaanderen en Wallonië om het rijexamen ook in het Brussels Gewest te moderniseren?

Zult u een aantal specifieke Brusselse klemtonen toevoegen aan de modernisering van het rijexamen, gezien de specifieke gevaren van het rijden in een stedelijke context? Hoe zou u het rijexamen willen aanpassen aan de reële situatie?

Wat denkt u over de invoering van een verplichte terugkomdag voor jongeren? Hebt u met de verzekeringssector onderhandeld? Wordt de verplichting van de terugkomdag ook bij hen positief onthaald, zodat jonge wagenbestuurders een betaalbare verzekering kunnen sluiten?

U hebt gemeld dat u in 2016 werk van de hervorming wenst te maken. Wanneer mogen we de eerste concrete plannen verwachten?

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik sluit me aan bij het gros van de door beide collega's gestelde vragen. De staatssecretaris voor Verkeersveiligheidsbeleid heeft al langer aangekondigd het rijexamen te willen vernieuwen. Groen vindt dat alleszins een goed idee en is bovendien vragende partij voor een strengere rijexamen. Nu wordt het rijbewijs nog te vaak verstrekt aan wie dat eigenlijk niet echt verdient. Voor Groen mag de lat gerust wat hoger liggen.

Bij de aanpassing van het Brusselse rijexamen moet er zeker aandacht gaan naar de ontwikkeling van gepast rijgedrag in een stedelijke context, waarbij rekening moet worden gehouden met de talrijke elementen in het stadsverkeer die een bestuurder kunnen afleiden. Maar die opmerking

conduite pour une population plus riche.

Néanmoins, il existe une différence flagrante entre les divers centres d'examen. L'émergence d'un tourisme en matière d'examen de conduite facilitée par des divergences régionales doit être évitée à tout prix.

Nous prônons la réforme de l'examen de conduite, mais insistons pour qu'elle soit harmonisée avec les autres Régions. Où en est la concertation menée à ce sujet avec vos collègues ministres ?

À ce propos, je rappelle notre plaidoyer en faveur de l'introduction d'un permis à points, car la réussite de l'examen de conduite n'implique pas automatiquement un comportement exemplaire dans le trafic par la suite. Nous soutenons l'idée d'une journée de formation complémentaire après l'obtention du permis. Mais cela ne suffit pas.

Le permis à points permettrait d'écartier plus aisément les mauvais conducteurs ou du moins de les obliger à suivre des cours et d'éviter ainsi des accidents dramatiques causés par des récidivistes.

Madame la ministre, que pensez-vous du permis à points, un projet qui a déjà pu compter sur une majorité par le passé ?

gaat, wat mijn partij betreft, op voor alle bestuurders en rijbewijzen. Het merendeel van de Belgische chauffeurs komt immers ooit wel eens in contact met het rijden in een stad.

Het testen van de rijvaardigheid zou in alle gewesten op identieke wijze moeten gebeuren. Vandaag zou dat trouwens in theorie al het geval moeten zijn. Uit een recent persartikel in De Standaard blijkt echter dat de plaats waar het rijexamen wordt afgelegd, wel degelijk een impact heeft op de slaagkansen. In het artikel waren daarvoor een aantal verklarende factoren opgesomd. Zo zou in bepaalde streken met een iets rijkere bevolking het slaagpercentage hoger liggen, omdat meer deelnemers er een rijopleiding volgen.

Toch is er een te significant verschil tussen de diverse examencentra merkbaar. Een verslechtering van die situatie moeten we absoluut vermijden. Het mag niet de bedoeling zijn dat elk gewest 'zijn eigen ding doet', aangezien dat tot zogenaamd rijexamenterisme kan leiden.

Wij zijn voor de hervorming van het rijexamen, maar vragen wel met aandrang dat die hervorming met de andere gewesten zou worden afgestemd. Hoe ver staat het overleg? Wat hebt u ondernomen ten aanzien van uw collega-ministers?

Aansluitend herhaal ik ons pleidooi voor de invoering van een rijbewijs met punten. Het is niet omdat een kandidaat-chauffeur op een bepaald moment slaagt voor het rijexamen, hij of zij zich altijd voorbeeldig zal blijven gedragen in het verkeer. Wij steunen alvast de idee van de terugkomdag.

Maar dat is niet voldoende. Wanneer zult u werk maken van een rijbewijs met punten, een voorstel dat voorheen op een meerderheid kon rekenen? Dankzij een rijbewijs met punten kan wie herhaaldelijk over de schreef gaat, gemakkelijker uit het verkeer worden geweerd of ten minste ertoe worden verplicht opnieuw lessen te volgen. Op die manier kunnen we dramatische ongevallen vermijden, zoals onlangs toen een veertienjarig meisje uit Vilvoorde werd aangereden. De chauffeur was al herhaaldelijk veroordeeld en pleegde bovendien vluchtmisdrijf.

Mevrouw de staatssecretaris, hoe staat u tegenover het rijbewijs met punten?

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

M. Hervé Doyen (cdH).- En matière de permis de conduire, j'aimerais soumettre une suggestion à Mme la secrétaire d'État. Dans les pays nordiques, une pratique très courante consiste en l'auto-évaluation des élèves avant les examens pratiques. Avant l'examen pratique proprement dit, les élèves sont invités à répondre à un certain nombre de questions les invitant à s'auto-évaluer. Par exemple : comment vous percevez-vous comme conducteur ? Vous considérez-vous comme un bon conducteur ?

Cette pratique est assez peu reprise dans nos contrées. Elle est pourtant intéressante, parce qu'elle participe largement à une prise de conscience qui n'est pas nécessairement présente dans le chef des conducteurs ou que ceux-ci formulent mal, et qui serait de nature à améliorer leur comportement au volant.

Cette pratique semble porter ses fruits dans les pays nordiques, et c'est ainsi que le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA) souhaiterait qu'elle soit évaluée.

Ces pratiques sont relativement courantes dans un certain nombre de domaines, par exemple en matière d'évaluation du personnel. Ainsi, les évaluations à 360° invitent également les évaluateurs à s'auto-évaluer. Nous avons appliqué cette méthode au personnel communal, avec des résultats plutôt surprenants, notamment au niveau de la perception qu'ont les personnes de la manière dont les autres les estiment. Ainsi, les chefs n'ont pas toujours une bonne perception de la manière dont ils sont évalués par leurs subordonnés.

Sur un plan strictement scientifique, il semblerait que ce processus d'auto-évaluation soit de nature à faire évoluer les candidats conducteurs dans le bon sens.

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- La Belgique se trouve à un tournant au niveau de la formation à la conduite automobile : depuis l'entrée en vigueur de la sixième réforme de l'État, depuis plus d'un an à présent, la matière a été régionalisée, et les trois Régions du pays disposent désormais de

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *In Scandinavië bestaat er een systeem van auto-evaluatie. Vooraleer het praktisch rijexamen van start gaat, krijgen de leerlingen enkele vragen waarmee ze zichzelf moeten evalueren. Zo krijgen ze bijvoorbeeld de vraag of ze zichzelf als een goede chauffeur beschouwen. Die werkwijze wordt hier zelden gehanteerd, hoewel ze erg interessant is omdat ze chauffeurs bewust maakt van hun rijgedrag. De Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) wil die methode dan ook evalueren.*

Voor de evaluatie van personeel en dergelijke is auto-evaluatie een vrij courante praktijk. De resultaten zijn soms verrassend, onder meer inzake de perceptie van personen over hoe anderen hen zien. Leidinggevende personeelsleden hebben niet altijd een juist beeld van hoe hun ondergeschikten hen beschouwen.

Uit wetenschappelijk onderzoek zou zijn gebleken dat auto-evaluatie mensen die hun rijbewijs willen halen op de juiste weg kan helpen.

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Ingevolge de zesde staatshervorming zijn de gewesten inderdaad al sinds iets meer dan een jaar volledig bevoegd om de regels inzake rijexamens te bepalen.*

toute latitude afin de déterminer les règles en matière d'acquisition du permis de conduire. Ce n'est pas rien comme compétence, car c'est un apprentissage que l'on véhicule tout au long d'une vie et qui est déterminant pour soi-même et ses proches mais également vis-à-vis des autres usagers de la route que l'on croise inévitablement.

Ma priorité est d'augmenter la qualité de l'apprentissage et de lui assortir trois conditions : qu'il soit abordable financièrement - car beaucoup de Bruxellois vivent en dessous du seuil de pauvreté -, qu'il soit pédagogique et simple dans sa structure.

Trois parties centrales sont à prendre en considération pour la réforme du permis de conduire : l'apprenti, le guide (professionnel ou de la filière libre) et l'examineur. Il est par ailleurs évident que je vais procéder à une analyse qualitative des auto-écoles et des centres d'examen bruxellois. Il faut améliorer la qualité des auto-écoles et la formation des instructeurs.

Attardons-nous avant tout sur les finalités principales de la réforme à venir. Tout comme dans notre système éducatif, ce sont les objectifs finaux qui doivent orienter les changements au niveau de l'apprentissage à la conduite en Région bruxelloise. Je veux parler ici d'objectifs identiques, à savoir des compétences de conduite égales dans un contexte métropolitain et une meilleure connaissance de la route comme résultat final, sans oublier l'apprentissage des attitudes correctes vis-à-vis des autres usagers de la route. À ce niveau, le respect doit occuper une place centrale.

(poursuivant en néerlandais)

À Bruxelles, au cours de la formation, il convient de mieux prendre en compte l'aspect urbain. La densité du trafic est énorme à Bruxelles et la combinaison des différents modes de déplacement impose une attention accrue derrière le volant, qui doit être inculquée dès le plus jeune âge.

Il faudrait pouvoir intégrer à l'examen théorique un test de perception des risques, une simulation qui permet au futur conducteur de tester ses compétences en situation de risques.

(poursuivant en français)

Ik wil de kwaliteit van het leerproces verbeteren en ervoor zorgen dat het systeem betaalbaar, pedagogisch verantwoord en eenvoudig is.

Drie partijen spelen een rol bij de hervorming van de Brusselse rijopleiding: de leerling, de (professionele of vrije) begeleider en de examiner. Het spreekt voor zich dat ik een kwalitatieve analyse van de Brusselse autorij scholen en examencentra zal doorvoeren. Het volstaat evenwel niet om de kwaliteit van de rij scholen te verbeteren en de opleiding van de instructeurs op te krikken. Bij de hervorming van de rij-opleiding moeten de uiteindelijke doelstellingen centraal staan.

Net als in ons onderwijssysteem moeten de eindtermen richting geven aan de Brusselse rijopleiding. Ik wil streven naar identieke eindtermen, zodat iedereen een gelijkaardige rijvaardigheid heeft in deze grootstad, en we ervoor kunnen zorgen dat iedereen een betere kennis heeft van het verkeersreglement, of kandidaten nu leren rijden in de rij school of met een vrije begeleider. Ook het aanleren van een correcte, respectvolle attitude ten aanzien van andere weggebruikers staat centraal.

(verder in het Nederlands)

In het Brussels Gewest moet er tijdens in de opleiding ook rekening gehouden worden met het aspect grootstedelijkheid. De grote verkeersdichtheid die inherent is aan een stad waar 1,2 miljoen mensen wonen en dagelijks duizenden pendelaars heen reizen, en de combinatie van verscheidene vervoersmodi met niet alleen wagens, maar ook bussen, trams, voetgangers en gelukkig ook steeds meer fietsers, vereisen immers een grote waakzaamheid.

Ik wil dan ook graag de risicoperceptietest invoeren. Die valt niet helemaal samen met een zelfevaluatie, maar lijkt er toch wat op. Een risicoperceptietest is een simulatie die nagaat in hoeverre de toekomstige bestuurder in staat is om potentiële risico's op te vangen. De test zou perfect in een theoretisch examen opgenomen kunnen worden.

(verder in het Frans)

Bij een risicoperceptietest krijgt de examinant

Cela va dans le sens de la proposition de M. Doyen, bien que cela diffère quelque peu d'une auto-évaluation. Le dispositif est une simulation de conduite routière avec une projection d'images où des événements surgissent sur la route. Il mesure la capacité du futur conducteur à détecter les dangers, et l'on peut ainsi évaluer son aptitude à conduire. Ce projet reste notre ambition.

Un troisième élément important de réflexion pour une réforme ambitieuse est la construction d'un modèle où l'acquisition de connaissances est assortie de l'acquisition de compétences. Je souhaite instaurer une vision nouvelle dépassant la simple réussite du permis de conduire qui correspond à un moment précis dans le temps - pour tendre vers l'apprentissage à devenir un conducteur responsable, sur le modèle de l'apprentissage tout au long de la vie. J'y reviendrai.

J'aimerais rappeler que les statistiques d'accidents montrent depuis de nombreuses années que c'est la tranche des 18-24 ans qui est la plus à risque. Même s'il n'est pas le seul élément en cause, le manque d'expérience joue ici un rôle important. Un des moyens pour y remédier est d'instaurer un stage de formation de qualité sur une durée suffisamment longue.

Simultanément, il faut trouver un équilibre pour éviter une rupture, c'est-à-dire une trop longue période d'attente entre l'apprentissage théorique et sa mise en pratique.

(poursuivant en néerlandais)

Un délai trop long entre l'apprentissage théorique et la conduite sur la voie publique risque de compromettre les connaissances théoriques des futurs conducteurs. Ceux-ci doivent être en mesure de maîtriser leurs compétences pratiques sur la voie publique.

(poursuivant en français)

Cela me mène à la qualité de la formation, que ce soit en filière libre ou en auto-école.

Il est aussi dans mes intentions d'introduire le concept d'apprentissage en continu, tout au long de la vie. Il ne saurait plus être question de vérifier si l'on possède les connaissances ou pas à un moment

beelden te zien van de openbare weg, met de bedoeling om na te gaan of hij de risico's goed inschat.

Een andere belangrijke doelstelling is het opbouwen van kennis en vaardigheden. Ik wil de focus verleggen. Niet zozeer het slagen voor het rijexamen is van belang, ik wil vooral aandacht besteden aan de vraag hoe kandidaat-bestuurders verantwoordelijke weggebruikers worden. Leren rijden is een levenslang proces.

Uit de ongevallenstatistieken blijkt al jaren aan dat achttien- tot vierentwintigjarigen de meeste risico's lopen. Het gebrek aan ervaring speelt daarbij natuurlijk een belangrijke rol, vooral tijdens de eerste maanden na het halen van het rijbewijs. Dat heeft onder meer te maken met een gebrek aan rijervaring. Een van de middelen om aan dat gebrek te verhelpen, is een kwaliteitsvolle en voldoende lange opleidingsperiode.

Tegelijkertijd moeten we een te lange wachttijd tussen het theoretisch leren en de concrete toepassing ervan vermijden.

(verder in het Nederlands)

Als er te veel tijd zit tussen het opdoen van theoretische rijvaardigheden en het rijden op de openbare weg, dan zijn kandidaat-chauffeurs de theoretische kennis op dat moment al wat kwijt. Zij moeten voldoende praktische vaardigheden in de vingers krijgen.

(verder in het Frans)

Het is bovendien mijn doel het concept van levenslang leren ingang te doen vinden in de rijopleiding. Het is belangrijk dat de kennis over het verkeersreglement regelmatig wordt opgefrist. We moeten niet alleen vroeg starten, op school, met het voetgangers- en fietsbrevet, maar ook opleidingen voor vijfenvijftigplussers organiseren. De vrije begeleiding blijft bestaan. Dit model heeft immers een aantal voordelen, zoals het feit dat er meer kan worden geoefend, bijvoorbeeld met vader of moeder, waardoor leerlingen veel rijervaring kunnen opdoen.

Dat zijn de krachtlijnen die ik voor ogen heb. Mijnheer Dilliès, u zult nog even moeten wachten op de details, maar we hebben al bijna alle

précis de la vie, il faut pouvoir stimuler le rafraîchissement de la connaissance du Code de la route. Cela commence très tôt, via l'école, par les brevets du cycliste et du piéton qui permettent aux petits d'apprendre les situations où il faut faire attention, et cela s'étend jusqu'à la formation des seniors de plus de 55 ans.

Parallèlement à la formation par une auto-école reconnue, la filière libre est maintenue, étant donné ses divers avantages, notamment la possibilité pour l'élève d'acquérir plus d'expérience en conduisant accompagné, par exemple, par l'un de ses parents.

Voilà levé un coin du voile de la réforme à venir. Pour les détails, M. Dilliès, il vous faudra encore attendre, car nous n'avons pas encore passé toutes les étapes de cette réforme : nous avons rencontré quasiment l'ensemble des professionnels lors d'entretiens.

(poursuivant en néerlandais)

Nous avons contacté le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA), les auto-écoles et les responsables des autres Régions. Nous nous sommes concertés également avec les autres Régions pour éviter les trop grands écarts dans le cadre de la formation à la conduite et éviter aussi le tourisme du permis de conduire.

(poursuivant en français)

MM. Prévot et Weyts, qui sont de mon avis à ce sujet, sont venus signer, au mois de juin, un accord de collaboration au cabinet. Il y est stipulé que les trois Régions, et donc les trois ministres compétents, se rencontreront au moins une fois par an pour aborder des thèmes comme celui de la réforme.

Mais soyez rassurés : dans les faits, les contacts sont beaucoup plus nombreux. De nombreuses concertations ont déjà eu lieu entre les collaborateurs et les administrations.

(poursuivant en néerlandais)

Compte tenu du caractère très urbain de la Région bruxelloise, nous pourrions insister dans le cadre du test de perception des risques sur l'importance des usagers faibles et intégrer ce test à l'examen.

betrokken professionals ontmoet.

(verder in het Nederlands)

Zo hebben we contact opgenomen met de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA), de rij scholen en met de beleidsverantwoordelijken in de andere gewesten. Ik heb inderdaad het initiatief genomen om met het Vlaams en Waals Gewest te overleggen om het rijexamen toerisme en al te grote verschillen in de rijopleiding en in andere dossiers te vermijden. Ik vind het belangrijk dat de gewesten daarover regelmatig van gedachten wisselen.

(verder in het Frans)

In juni hebben wij een samenwerkingsakkoord gesloten met de andere gewesten, waarmee wij ons ertoe hebben verbonden om minstens eenmaal per jaar samen te komen. In de praktijk zijn er evenwel heel wat meer contacten tussen de kabinetsmedewerkers en de administraties van de drie gewesten.

(verder in het Nederlands)

Gelet op de grootstedelijke context in het Brussels Gewest zouden we met de risicoperceptietest een focus kunnen leggen op de actieve weggebruikers, zoals de voetgangers en de fietsers. Die kunnen we extra in de verf zetten door de risicoperceptietest in het examen op te nemen.

U hebt het onder meer over het leren rijden met gps, maar de inhoud van het examen wordt wel nog altijd op federaal niveau bepaald. Enkel de toepassing van het testen van de vaardigheden is een gewestmaterie. Wat iemand precies moet kunnen om een rijbewijs te krijgen, blijft een federale materie.

Voor wat het overleg met de sector betreft, hebben we contact gehad met de rij scholen, met GOCA en met de beleidsverantwoordelijken van de andere gewesten. Er is veelvuldig overlegd. Met de verzekeringssector hebben we geen contact gehad omdat die vooral te maken krijgt met ongevallen en minder met het rijexamen zelf.

De CD&V was een van de eerste partijen om voor een rijbewijs met punten te pleiten. Wij hebben daar zelfs enkele concrete voorstellen rond gedaan,

Quant à l'apprentissage de la conduite avec GPS, si l'examen pratique est une compétence régionale, le contenu de l'examen relève encore du niveau fédéral.

Pour ce qui est de la concertation avec le secteur, nous avons contacté les auto-écoles, le GOCA et les responsables régionaux. Nous n'avons pas contacté les assurances puisque celles-ci sont moins concernées par l'examen pour le permis de conduire.

Le CD&V est l'un des premiers partis à avoir plaidé en faveur d'un permis de conduire à points. Nous avons déjà fait plusieurs propositions en ce sens, comme le retrait du permis pendant plusieurs mois après deux infractions graves, qui sont toujours à l'agenda. Il s'agit néanmoins bien de la législation fédérale.

(poursuivant en français)

Pour ce qui est de l'auto-évaluation, M. Doyen, il peut également s'agir d'une piste. Toutefois, pour l'instant, nous travaillons plutôt sur l'intégration du test de perception des risques. Dans les pays qui l'ont déjà inclus dans l'examen théorique, les résultats sont meilleurs lors de l'examen pratique, les candidats étant déjà sensibilisés aux différents risques présents sur la route. Cela dépasse la simple connaissance des panneaux et du Code de la route, car il peut se passer de très nombreuses choses sur la route : un camion qui double, un piéton qui traverse... L'idée en vigueur dans les pays nordiques est donc une bonne alternative, mais nous nous focalisons actuellement sur la perception des risques.

Voici mes réponses à ce stade, le processus devant encore être finalisé.

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

M. Boris Dilliès (MR).- Je vous remercie pour votre réponse.

Bien que je ne conteste pas le principe de la sixième réforme de l'État, le fait qu'il s'agisse d'une compétence régionalisée dont certains aspects relèvent encore du niveau fédéral complique les choses. Parmi ces aspects figurent la connaissance et le dispositif du permis à points, mis en œuvre en

bijvoorbeeld de inhouding van het rijbewijs gedurende enkele maanden in geval van twee zware overtredingen. Wij staan nog altijd achter die voorstellen, maar het gaat wel om federale wetgeving.

(verder in het Frans)

Mijnheer Doyen, een zelfevaluatie naar voorbeeld van de Scandinavische landen kan interessant zijn, maar momenteel werken we eerder aan een risicoperceptietest. In de landen waar een dergelijke test in het theoretisch examen is opgenomen, zijn de resultaten beter bij het praktisch examen, omdat de kandidaten bewust werden gemaakt van de verschillende gevaren op de weg. De kennis van de wegcode en van de verkeersborden volstaat niet. Op de weg wordt je met verschillende situaties geconfronteerd, zoals vrachtwagens die voorbijsteken of een voetganger die oversteekt.

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- *Het probleem is dat de gewesten niet de volledige bevoegdheid hebben gekregen. Bepaalde aspecten vallen nog steeds onder de federale overheid, zoals het rijbewijs met punten. Er is dus een zekere afstemming tussen de verschillende beleidsniveaus vereist. Het verheugt mij dat u daar werk van maakt.*

France, et qui devra inévitablement faire l'objet d'un débat en Belgique. Cette dernière compétence, quoique désormais régionale, ne permet pourtant pas qu'une seule Région puisse y travailler dans son coin. Ceci souligne la difficulté à atteindre une certaine homogénéité et la nécessité de développer une approche cohérente avec les autres niveaux de pouvoir, ce que vous faites d'ailleurs.

La complexité tient au fait que la Région gère cette compétence mais pas dans son intégralité, contrairement à d'autres compétences.

Qu'entendez-vous par "l'aspect éducatif tout au long de la vie" ? S'agit-il d'intégrer des notions de conduite dans le modèle éducatif, puisque nos enfants sont de futurs conducteurs potentiels, ou de refaire passer son permis de conduire à une certaine catégorie de personnes ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- L'idée est de démarrer l'apprentissage dès le plus jeune âge, ce que nous faisons en proposant des brevets du piéton et du cycliste dans les écoles. Les enfants sont en effet de futurs conducteurs ou de futurs cyclistes.

Nous prévoyons aussi des formations pour les seniors, à partir de 55 ans. Celles-ci seront proposées sur une base volontaire, via la société civile.

- *L'incident est clos.*

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE

Wat verstaat u precies onder een levenslang leerproces? Wilt u de rijopleiding voor een deel in het onderwijspakket opnemen of zullen bepaalde categorieën personen hun rijexamen moeten overdoen?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Het plan is om van jongs af aan te starten met verkeerseducatie, door voetgangers- en fietsbrevetten in de scholen aan te bieden.*

Daarnaast willen we opleidingen uitwerken die 55-plussers op vrijwillige basis kunnen volgen.

- *Het incident is gesloten.*

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

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE

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

concernant "les points noirs et en particulier le carrefour de la porte de Flandre".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "l'inventaire des points noirs routiers".

M. le président.- La commission décide de disjoindre les deux questions orales relatives aux points noirs.

La secrétaire d'État Bianca Debaets répondra à la question orale.

La parole est à Mme Van Achter pour sa question orale.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Il est singulier que je doive me contenter d'une question orale pour ce texte introduit il y a un certain temps sous forme d'interpellation, alors que M. Doyen qui a introduit sa demande après les annonces de la secrétaire d'État dans la presse sur le même sujet va pouvoir faire une interpellation.*

Mme la secrétaire d'État, dans votre note d'orientation, vous annoncez la réalisation d'un inventaire des points noirs routiers. L'étude lancée par Bruxelles Mobilité à propos des zones à concentration d'accidents que vous mentionniez en réponse à une de mes questions écrites sur cet inventaire est-elle achevée ?

HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

EN AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de zwarte punten en meer bepaald het kruispunt van de Vlaamse Poort".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de inventaris van 'zwarte verkeerspunten'".

De voorzitter.- De commissie beslist de mondelinge vragen betreffende de zwarte punten los te koppelen.

Staatssecretaris Bianca Debaets zal de mondelinge vraag beantwoorden.

Mevrouw Van Achter heeft het woord voor haar mondelinge vraag.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mijnheer de voorzitter, ik heb deze mondelinge vraag al een tijdje geleden ingediend in de vorm van een interpellatie. De staatssecretaris heeft daar vervolgens over gecommuniceerd in de pers - wat haar volste recht is -, waarna de heer Doyen een verzoek tot interpellatie heeft ingediend. Hij mag hier vandaag een interpellatie houden, terwijl ik het moet doen met een mondelinge vraag. Dat lijkt me een eigenaardige gang van zaken, maar goed.

Mevrouw de staatssecretaris, in uw oriëntatienota kondigt u de opmaak van een inventaris van zwarte verkeerspunten aan. Uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag daarover blijkt dat er een lijst met dertig ongevalgevoelige zones werd opgesteld en dat Brussel Mobiliteit een studie over

La N-VA estime que la fluidité et la sécurité du trafic doivent être prioritaires et qu'il est positif que vous cherchiez une solution pour ces points noirs. J'attends avec impatience l'étude de Bruxelles Mobilité et j'aimerais en recevoir une copie.

Quelles sont les conclusions de l'étude ? Quelles sont les principales zones à concentration d'accidents ? Desquelles vous occuperez-vous d'abord ? Quels moyens avez-vous libérés pour chacun des points noirs ?

J'aurais préféré pouvoir poser ces vastes questions dans le cadre d'une interpellation.

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *La mise à jour d'une étude sur les zones accidentogènes entamée en avril 2013 s'est achevée mi-novembre.*

Cette étude, basée sur une nouvelle méthodologie, a identifié 448 zones présentant une concentration anormalement élevée d'accidents, dont 112 où plus de 12 accidents ont été recensés en quatre ans. Sur cette base, une sélection de 30 zones prioritaires a été étudiée et des propositions de solutions à court, moyen et à long termes ont été formulées. Ces études et propositions ont été soumises au comité d'accompagnement qui rassemble l'ensemble des parties prenantes, dont les gestionnaires de voirie et les zones de police.

D'ici la fin de l'année, chacune de ces zones fera l'objet de recommandations à court et à moyen terme mais aussi de propositions structurelles.

L'élimination des zones à concentration d'accidents devra être effectuée par les gestionnaires de voirie, à savoir les communes et la Région. Les communes et M. Smet, qui ont reçu

onzevalgevoelige zones is gestart. Is de studie intussen klaar?

De N-VA vindt het goed dat u werk maakt van een oplossing voor de zwarte verkeerspunten. Er moet prioritair worden ingezet op veilig en vlot verkeer. Ik kijk heel erg uit naar de studie van Brussel Mobiliteit en ontvang daar graag een kopie van.

Wat zijn de bevindingen van de auteurs van de studie? Welke zijn de prioritair gerangschikte ongevalgevoelige zones? Welke daarvan zult u eerst aanpakken? Welke werken gaan nog dit jaar van start en over welke soort werkzaamheden (infrastructuur, signalisatie of doorstroming) gaat het?

Wat is het tijdsplan voor de aanpak van alle zwarte punten? Hoeveel plekken zult u tegelijk aanpakken? Hoeveel middelen hebt u vrijgemaakt voor elk van de zwarte punten?

Ik besef dat mijn mondelinge vraag zeer ruim is. Ik had mijn vragen liever in een interpellatie gegoten.

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- In april 2013 werd de update aangevat van een studie over wat vroeger 'de zwarte punten' heette en nu 'de ongevalgevoelige zones' wordt genoemd. Een punt verwijst immers naar één bepaalde plek, terwijl de term 'ongevalgevoelige zones' een ruimere context mogelijk maakt.

De hernieuwde studie is op een nieuwe methodologie gebaseerd en werd midden november van dit jaar afgerond. Daarbij werden de zones met een abnormaal hoge concentratie aan ongevallen in kaart gebracht. Het gaat om 448 zones, waar in 112 van de gevallen meer dan 12 ongevallen in 4 jaar tijd werden geregistreerd. Op basis daarvan werd een selectie gemaakt van 30 zones waarvoor er op vrij korte termijn een oplossing moet komen.

Elk van die 30 prioritaire zones werd bestudeerd, waarna er dringende oplossingen, oplossingen op middellange termijn en oplossingen op lange termijn werden geformuleerd. Die studies en voorstellen werden voorgelegd aan het begeleidingscomité, waar alle belanghebbenden

toutes les informations nécessaires, vont s'attaquer au problème. Les travaux ont déjà commencé dans l'avenue Fonsny, déclarée zone prioritaire.

- L'incident est clos.

systematisch worden bijeengebracht, dus ook de wegbeheerders en de politiezones.

De studie staat op het punt te worden afgerond en de 30 zones zijn inmiddels bekend. Ze kunnen aan het verslag worden toegevoegd, zodat u over een duidelijk geografisch overzicht beschikt.

Tegen het einde van het jaar moeten er voor elk van de zones een aantal aanbevelingen komen. Dat wordt de slotfase van de studie. Die aanbevelingen kunnen betrekking hebben op de korte termijn (bijvoorbeeld duidelijkere wegmarkeringen waar die nog nauwelijks zichtbaar zijn), de middellange termijn (bijvoorbeeld de heraanleg van rotondes), maar ook op echte structurele ingrepen (bijvoorbeeld de heraanleg van een hele weg of een volledige zone).

Het wegwerken van ongevalgevoelige zones moet door de wegbeheerders worden uitgevoerd. In sommige gevallen zijn dat de gemeenten, in andere gevallen het gewest. De gemeenten en collega Smet hebben alle nodige informatie gekregen en zullen er de komende jaren en maanden mee aan de slag gaan. In een van de betreffende zones, de Fonsnylaan, die met stip op één staat, zijn de werken reeds aangevat.

- Het incident is gesloten.

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,

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 "les points noirs et en

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,

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 zwarte punten en meer

particulier le carrefour de la porte de Flandre".

M. le président.- La secrétaire d'État Bianca Debaets répondra à la question orale.

La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- À la Porte de Flandre, où la situation est vraiment problématique, le piéton qui traverse en direction de la chaussée de Gand doit vérifier que le deuxième feu de circulation sur les rails de tram n'est pas rouge s'il ne veut pas passer sous un tram. Pourquoi ces feux ne sont-ils pas synchronisés ?

De plus, lorsque c'est vert pour eux, les piétons doivent souvent slalomer entre les voitures qui bloquent le carrefour. Il en va de même pour les cyclistes. En principe, les véhicules ne peuvent s'engager dans un carrefour que lorsqu'ils sont certains de pouvoir le traverser, mais le respect de cette règle n'est presque jamais contrôlé à cet endroit.

Qu'envisage la Région pour remédier à cette situation ?

Dans le prolongement de l'idée de M. Van Damme de fermer la chaussée de Gand à la circulation, je voudrais proposer de mettre la rue Antoine Dansaert à sens unique ou de la fermer à la circulation. Cela améliorerait certainement la sécurité routière. Quels sont les projets de la Région en la matière ?

bepaald het kruispunt van de Vlaamse Poort".

De voorzitter.- Staatssecretaris Bianca Debaets zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik zal me tot mijn vragen in verband met de Vlaamsepoort beperken. Dat was ook mijn oorspronkelijke mondelinge vraag.

De situatie aan de Vlaamsepoort is erg problematisch. Als je als voetganger het kruispunt oversteekt in de richting van de Gentssteenweg, moet je uitkijken dat het tweede verkeerslicht aan de tramsporen niet op rood staat, want anders riskeer je onder een tram terecht te komen. Dat is totaal onlogisch. Als het licht op groen staat, ga je er immers automatisch van uit dat je de hele straat kan oversteken. Dat is op die plek echter niet het geval en het is ook niet erg duidelijk aangegeven. Mijn vraag is dan ook waarom de lichten niet op elkaar zijn afgestemd.

Als het groen is voor de voetgangers, moeten die vaak slalommen tussen de auto's die in de file staan en het hele kruispunt blokkeren. Ook moeten ze uitkijken voor auto's die nog net door het groen of door het rood zijn gereden en in volle vaart op je afkomen. Vaak komt er ook een bus van De Lijn in volle vaart aangereden, die vanop de busbaan uit de richting van de Ninoofsepoort opeens het gewone rijvak moet oprijden.

Als je als voetganger het kruispunt oversteekt in de richting van de Gentssteenweg, moet je uitkijken voor auto's en bussen die zonder te kijken rechts afslaan in de richting van de Dansaertstraat. Als je voor die auto's stopt, riskeer je dat het voetgangerslicht intussen nog eens op rood springt, want dat gebeurt vrij snel.

Als je met de fiets het kruispunt wil oversteken, moet je voortdurend tussen de auto's slalommen, want het kruispunt zit voortdurend vast. Ik kom er heel vaak voorbij en de situatie is heel problematisch. Ik heb de indruk dat de lichten niet op elkaar of niet op het reële gebruik zijn afgestemd. Een andere reden is wellicht dat er bijna nooit controle is op het bezetten van het kruispunt. Een kruispunt bezetten, is in principe

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Je viens de donner la première partie de la réponse à Mme Van Achter.*

Mon administration mène depuis un certain temps une campagne de sensibilisation par rapport au phasage des feux de signalisation à la Porte de Flandre. Suite à différentes plaintes, nous avons en effet pris connaissance de la difficulté d'en interpréter les différentes phases et à les harmoniser. Des affiches ont été placées sur le carrefour et des brochures distribuées début octobre. Cela a permis de toucher un millier d'usagers de la route. Un communiqué a également été publié sur le site internet de Bruxelles Mobilité. Au besoin, cette campagne sera relancée plus tard dans l'année.

Bruxelles Mobilité a étudié l'impact qu'aurait la fermeture de la chaussée de Gand ainsi que d'autres scénarios. Pour de plus amples informations, je vous renvoie au ministre en charge de la Mobilité et des Travaux publics.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *La sensibilisation ne suffit pas. Pour qu'il y ait un vrai changement, il faut aussi de la répression. J'espère donc que vous allez impliquer les zones de police de la Ville de Bruxelles-Capitale/Ixelles et de Bruxelles-Ouest pour que les contrôles soient renforcés, et les automobilistes qui passent au feu rouge ou encombrent ce carrefour, verbalisés.*

verboden. Je mag het kruispunt maar oprijden als je zeker weet dat je het ook kunt oversteken.

Welke stappen zal het gewest zetten om de situatie aan te pakken?

Aanvullend en voortbouwend op een idee van de heer Van Damme om de Gentsesteenweg verkeersvrij te maken, wil ik voorstellen om van de Dansaertstraat een eenrichtingsstraat of een verkeersvrije straat te maken. Dat zou de verkeersveiligheid zeker ten goede komen. Wat zijn de plannen van het gewest op dat vlak?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het eerste deel van het antwoord op uw vragen heb ik daarnet al aan mevrouw Van Achter verstrekt.

Mijn administratie voert al enige tijd een bewustmakingscampagne met betrekking tot de fasering van de verkeerslichten aan de Vlaamsepoort. Naar aanleiding van een aantal klachten hebben we kennis genomen van de problemen om de diverse faseringen te interpreteren en op elkaar af te stemmen. Er werden affiches op het kruispunt aangebracht en begin oktober werden er flyers uitgedeeld. Op die manier kon alvast een duizendtal verkeersgebruikers bereikt worden. Ook werd er een bericht op de website van Brussel Mobiliteit geplaatst. De campagne zal zo nodig later op het jaar hernomen worden.

Brussel Mobiliteit heeft de impact van het verkeersvrij maken van de Gentsesteenweg bestudeerd. Ook alternatieve scenario's werden aan een onderzoek onderworpen. Voor meer informatie verwijs ik naar de minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Bewustmaking is natuurlijk goed, maar volstaat niet. We moeten toch nog eens kijken hoe alles op elkaar afgestemd is. Eigenlijk zou er ook met de politie moeten worden samengewerkt, voor strenge controles op het bezetten van het kruispunt en het beboeten van automobilisten die door het rood licht rijden of te lang op het kruispunt blijven staan. Een flyer alleen zal geen verandering brengen in de situatie. Ik

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Il n'y aura peut-être bientôt plus qu'une zone de police.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Je propose que nous n'attendions pas jusque-là pour nous y mettre.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Par ailleurs, comme le tram a toujours la priorité, il est particulièrement complexe d'harmoniser les feux de circulation entre eux.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Pouvez-vous nous faire parvenir l'étude dont vous avez parlé dès qu'elle sera achevée ?*

(Assentiment de Mme Debaets)

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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 tenue d'un débat sur le port du casque de vélo".

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en

denk dat we een echte gedragswijziging moeten nastreven. Daarvoor heb je zowel bewustmaking als repressie nodig. Ik hoop dus dat de staatssecretaris de politie van Brussel-Hoofdstad/Elsene en de politiezone Brussel-West erbij zal betrekken.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Wie weet is er binnenkort slechts één politiezone.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik stel voor dat we daar niet op wachten om in te grijpen.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- De fasering wordt ook bemoeilijkt door de tram. De tram heeft nu eenmaal altijd voorrang. Door dat element is het een heel complexe zaak om stoplichten op elkaar af te stemmen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Kunt u de studie waarover u het daarnet had, aan ons overmaken zodra ze afgerond is? Het liefst spontaan, zonder dat we er nog eens moeten naar vragen?

(Instemming van mevrouw Debaets)

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "een debat rond het dragen van een fietshelm".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Met de

néerlandais).- Dans le cadre du déploiement du plan vélo, nous nous demandons si un débat sur le port du casque de vélo a été envisagé. La multiplication des pistes cyclables accroîtra en effet le nombre de cyclistes, parmi lesquels, des personnes moins expérimentées. Cela risque d'augmenter la probabilité du nombre de chutes, a fortiori dans un contexte urbain comme Bruxelles.

Même si l'on se dote des meilleures pistes cyclables séparées, ce à quoi souscrit mon groupe, les passages piétons ou les grands carrefours restent des lieux à risque. Le ministre flamand M. Weyts souhaite la tenue d'un débat sur la mesure impopulaire concernant l'obligation du port du casque de vélo. Par extension, on pourrait y intégrer l'obligation de porter des équipements fluorescents, comme les bandes réfléchissantes ou les vestes.

Quelles mesures envisagez-vous afin d'encourager l'utilisation du casque de vélo ? Avez-vous consulté M. Smet et vos collègues des autres Régions à ce sujet ? Entendez-vous organiser un débat sur ce sujet au niveau bruxellois ?

Comptez-vous généraliser l'obligation du port du casque et des vestes réfléchissantes ou la limiter à des catégories spécifiques ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).*- *Pour rendre obligatoire le port du casque de vélo, il faudrait modifier le Code de la route qui est une compétence fédérale.*

Le casque de vélo protège le cycliste contre les lésions en cas de chute. Il ne faudrait toutefois pas que son port obligatoire décourage les gens à utiliser leur vélo, comme cela s'est vu au Canada, où la mesure a entraîné une diminution de 60% du nombre de cyclistes.

Dans le cadre du brevet vélo, la sensibilisation du

uitrol van het fietsplan van uw collega Smet vragen we ons af of er een debat over de fietshelm komt. Hoe meer fietspaden er in de hoofdstad zijn, des te meer fietsers er zullen rijden. Zij hebben lang niet allemaal evenveel ervaring; ook kinderen en ouderen zullen worden aangemoedigd om vaker de fiets te nemen. Met minder ervaren fietsers van verschillende leeftijdscategorieën neemt de kans toe dat mensen ongelukkig ten val komen, zeker in een stedelijke context.

Zelfs met de beste afgescheiden fietspaden, waar wij als N-VA vragende partij voor zijn, blijven oversteekplaatsen of moeilijke verkeersplaatsen met verschillende soorten verkeersassen voor ongevallen zorgen. Vlaams minister Ben Weyts wil graag een publiek debat om de onpopulaire maatregel van de fietshelm bespreekbaar te maken. Bij uitbreiding kan het ook gaan over het al dan niet verplichten of het bespreekbaar maken van het dragen van fluorescerend materiaal, zoals bandjes of hesjes.

Welke stappen zult u nemen om het gebruik van de fietshelm te stimuleren?

Hebt u daarover overlegd met uw collega's, in het bijzonder met minister van Mobiliteit Smet en eventueel uw Vlaamse en Waalse collega's?

Wenst u het publieke debat aan te gaan in Brussel? Op welke manier?

Wenst u de fietshelm en de fluohesjes te verplichten voor iedereen of voor een bepaalde groep?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Om fietsers te verplichten om een fietshelm en een fluohesje te dragen, moet het verkeersreglement worden gewijzigd. Dit is een federale bevoegdheid. We blijven vaak op het kruispunt zitten van die bevoegdheden.

Het voordeel van het dragen van een fietshelm is dat de fietser beter beschermd is en dat letsels beter kunnen worden vermeden. Uit onderzoek blijkt echter dat in landen waar een fietshelm verplicht is, het fietsgebruik aanzienlijk daalt. In Canada is het fietsgebruik bijvoorbeeld met maar liefst 60 %

milieu scolaire au vélo comme mode de déplacement, nous recommandons l'utilisation du casque aux élèves et aux parents.

Un débat sur le port du casque risque de détourner l'attention de notre priorité qui est l'amélioration de la sécurité routière pour tous les usagers de la route par une diminution de la vitesse et par des mesures strictes contre la conduite sous influence. L'obligation du port du casque n'est, pour moi, pas à l'ordre du jour. Notre priorité porte plutôt sur l'amélioration de l'infrastructure et l'incitation des Bruxellois à privilégier le vélo.

Il ne faudrait pas que, par le caractère obligatoire du port du casque, l'utilisation du vélo soit perçue comme dangereuse. Il est donc aussi important d'inscrire ces mesures dans un cadre.

Notre action annuelle destinée aux cyclistes nous permet de souligner l'importance de la visibilité dans l'obscurité, via des phares et des vêtements fluorescents. Sur ce plan-là également, une obligation n'est pas à l'ordre du jour. Presque aucune étude scientifique n'a été réalisée sur l'intérêt des vestes fluo. Rien n'indique que le port d'une telle veste réduise le nombre d'accidents. Il n'existe donc aucun élément nous incitant à rendre cette mesure obligatoire.

Enfin, s'il y a bien une chose sur laquelle la littérature scientifique s'accorde, c'est qu'une augmentation du nombre de cyclistes entraîne une réduction du risque d'accidents : plus la masse de cyclistes augmente en nombre et en visibilité, plus les autres utilisateurs y prêtent attention.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Il ne faudrait pas que l'obligation du port du casque ait un effet contreproductif et détourne les gens de leur vélo. Ne pourrait-on néanmoins inciter de jeunes entrepreneurs bruxellois à concevoir un casque de vélo à la mode ? Il existe certainement un créneau sur le*

gedaald.

In het kader van de fietsbrevetten, waarbij we samen met de scholen de kinderen in Brussel klaarstomen om meer en veiliger te gaan fietsen, geven wij aanbevelingen over het dragen van een fietshelm. Kinderen en ouders krijgen daar nuttige informatie over.

Een debat over de fietshelm dreigt echter de focus wat te verleggen. De essentie is namelijk dat we de verkeersveiligheid moeten verhogen voor alle weggebruikers, onder meer door het beperken van de snelheid en door strenger op te treden tegen rijden onder invloed. Dat is minstens even belangrijk. We mogen niet enkel focussen op de fietshelm. Een verplichting is wat mij betreft dan ook niet aan de orde. De prioriteit moet gaan naar de elementen die ik net opsomde en naar een betere fietsinfrastructuur.

Een verplichte fietshelm houdt in dat het fietsen als gevaarlijk wordt beschouwd. Daarom denk ik dat die omkaderende maatregelen minstens even belangrijk zijn. Elk jaar organiseren wij een actie voor fietsers over het belang van de zichtbaarheid, bijvoorbeeld door het gebruik van lichten en het dragen van fluorescerende kleding wanneer het donker is. Dit gebeurt eerder vanuit een sensibiliserend oogpunt in de plaats van het te willen opleggen. Er is nauwelijks wetenschappelijk onderzoek dat het nut van fluo-hesjes aantoonde. Er is geen correlatie tussen het dragen van een fluo-hesje en minder ongevallen. Er zijn dus weinig aanwijzingen dat we het zouden moeten verplichten.

De wetenschappelijke literatuur is het over het volgende wel eens: hoe meer fietsers er zijn, hoe kleiner het ongevalsrisico is. Dat heeft te maken met het kritisch minimum. Hoe meer fietsers in de stad, hoe zichtbaarder ze zijn en hoe meer andere weggebruikers rekening houden met hen. Dat is dus een win-winsituatie.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mocht een verplichte helm dracht het fietsgebruik een stevige knauw toebrengen, dan zouden we een averechts effect sorteren, wat uiteraard niet de bedoeling is. Zou het geen goed idee zijn om aan een aantal Brusselse jonge ondernemers de opdracht te geven om een trendy fietshelm te

marché et ceci contribuerait à populariser le port du casque.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN

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

concernant "les suites données au projet d'élargissement du ring".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "les conséquences du scandale du diesel pour le dossier de l'élargissement du ring".

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Par avance, je m'excuse si mon interpellation est en partie fondée sur des rumeurs. Faute d'informations, nous devons parfois nous y résoudre.

M. le ministre, il paraît que le gouvernement flamand aurait prévu de démarrer les travaux d'élargissement du ring au printemps 2016, soit dans quelques mois. Ce chantier, estimé à plus de 380 millions d'euros, débiterait dans la zone de Zaventem. Nous sommes quelques-uns à bien la connaître, car nous avons été les premiers à faire irruption dans la maison communale de Machelen pour y consulter les plans.

ontwerpen? Daarvoor is er zeker een gat in de markt. Op die manier zou het dragen van een fietshelm wel eens populairder kunnen worden.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "de gevolgen die worden gegeven aan het project voor de verbreding van de Ring".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "de gevolgen van de Dieselgate voor het dossier van de verbreding van de Ring".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *De Vlaamse regering zou in de lente van 2016 van start gaan met de verbreding van de Ring. De werken, waarvan de kostprijs wordt geraamd op meer dan 380 miljoen euro, zouden van start gaan in Zaventem. Er zouden twee fases zijn gepland: een eerste van Sterrebeek tot Zaventem en een tweede van het viaduct van Vilvoorde tot Groot-Bijgaarden. Dat weet ik echter niet zeker, want jammer genoeg is het zeer moeilijk om concrete informatie te vinden over dit project. In juni 2015 heeft de gemeente Jette een brief naar de Vlaamse regering gestuurd om meer informatie te vragen over de plannen, maar we kregen geen antwoord.*

Deux phases seraient prévues, la première entre Sterrebeek et Zaventem, et la seconde entre le viaduc de Vilvorde et Grand-Bigard.

Bien sûr, l'utilisation du conditionnel est de rigueur puisque, comme d'habitude, il nous est très difficile d'obtenir des informations claires et précises sur ce dossier. D'ailleurs, en juin dernier, afin de prendre connaissance des suites laissées au projet, la commune de Jette a envoyé un courrier au gouvernement flamand. Jusqu'à présent, la demande d'information est restée sans réponse. Je n'en suis pas étonné.

Concernant l'élargissement du ring Nord, notre accord de majorité indique : "Le gouvernement mènera une concertation structurelle avec les Régions flamande et wallonne quant à son évolution, partant du principe que tout projet lié au ring devra permettre une réduction de la pression routière en Région de Bruxelles-Capitale par rapport à la situation existante, contribuer au respect des engagements environnementaux de chaque Région et contribuer à la diminution des nuisances de la mobilité sur la santé publique". Comme la COP 21 bat son plein, cela tombe à point nommé.

M. le ministre, pouvez-vous nous faire part des informations dont vous disposeriez sur le projet d'élargissement du ring? Où en sont les concertations interrégionales?

Si le chantier est confirmé, comment la Région bruxelloise pourra-t-elle maintenir des engagements en matière d'environnement et de santé publique qu'elle ne maintient déjà pas actuellement?

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Même si mon interpellation date de début octobre, elle reste d'actualité puisque les négociations concernant l'accord sur le climat se poursuivent. Du reste, le climat et la pollution de l'air ne sont pas des questions à traiter uniquement à Paris. Cela fait des années que la norme d'émission de particules fines est dépassée à Bruxelles. Comme cette pollution provient en partie du ring, son élargissement ne fera qu'aggraver les choses. En*

Over de verbreding van het noordelijke deel van de Ring staat in het Brusselse regeerakkoord het volgende: 'Verder zal de regering structureel overleg plegen met het Vlaams en het Waals Gewest over wat er verder zal gebeuren met de Ring, uitgaande van het principe dat ieder project voor de Ring tot doel moet hebben het aantal ongevallen op de Ring en het secundaire wegennet substantieel te doen dalen, [...] bij te dragen tot de naleving van de milieuvverbintenissen van elk Gewest en de hinder van de mobiliteit voor de volksgezondheid te verminderen.'

Welke informatie hebt u gekregen over de verbreding van de Ring? Hoe staat het met het overleg met de andere gewesten?

Hoe kan het Brussels Gewest zijn verbintenissen op het vlak van milieu en volksgezondheid nakomen als de werken worden uitgevoerd? Het lukt in de huidige situatie al niet om aan de normen te voldoen.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik heb mijn interpellatie begin oktober ingediend, toen Dieselgate volop was losgebarsten. De kwestie is echter nog steeds actueel, omdat er nog wordt onderhandeld over het klimaatakkoord. Het klimaat en de luchtvervuiling moeten overigens niet alleen in Parijs aan bod komen. In Brussel worden we elke dag geconfronteerd met het feit dat de fijnstofnorm al jaren wordt overschreden. Een deel van het fijnstof is afkomstig van de Ring. Door de

effet, l'effet positif immédiat induit par une plus grande fluidité du trafic sera ensuite annihilé par l'effet d'aspiration, comme le soulignent les rapports de l'Administration flamande. En outre, la situation est encore plus grave que nous le pensions, puisqu'il s'avère, à la suite du scandale du diesel, que les voitures concernées sont bien plus polluantes.

Les données sur lesquelles se fondent les rapports d'incidence sur l'environnement (RIE) ne sont donc plus exactes. Ces rapports peuvent-ils, dès lors, encore servir dans le dossier de l'élargissement du ring ? Quel sera l'impact d'une adaptation des chiffres ? J'espère vous entendre répondre que le gouvernement flamand devra revoir sa copie et qu'il lui sera interdit d'entreprendre les travaux, comme il semble en avoir toujours l'intention.

Discussion conjointe

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je n'évoquerai pas ici certaines réflexions relatives à la communauté métropolitaine et la coopération interrégionale. Il convient toutefois de noter que, dans le cadre de la concertation qui devrait se tenir, certains projets avancent beaucoup plus vite que d'autres, avec ou sans concertation.

Mon collègue Hervé Doyen a rappelé les termes de notre déclaration de politique générale. Il convient d'énumérer quelques éléments importants de celle-ci :

- la concertation structurelle avec les Régions flamande et wallonne ;
- la lutte contre la congestion dans le respect de la volonté bruxelloise de transformer les entrées de ville en boulevards urbains ;
- la réduction de la pression routière ;

verbreiding van de Ring zal de situatie nog verslechteren. Het positieve effect van de tijdelijk vlottere verkeersdoorstroming zal immers na verloop van tijd teniet worden gedaan door het aanzuigeffect. Ik verzin dat niet, het staat zelfs in de rapporten van de Vlaamse administratie. Ik neem aan dat het Vlaams Gewest daar zeer goed van op de hoogte is. Als gevolg van Dieselgate, waardoor zwart op wit is bewezen dat dieselwagens in de praktijk veel meer vervuilen dan op papier, wordt de situatie nog erger dan we tot nog toe dachten.

Kunnen de huidige milieueffectenrapporten (MER) bij de lopende dossiers over de uitbreiding van de Ring nog gebruikt worden? De gegevens waarop die rapporten zijn gebaseerd, blijken immers niet te kloppen. Wat is het gevolg van een eventuele aanpassing van de cijfers in het dossier over de verbreding van de Brusselse Ring? Ik hoop dat het antwoord zal zijn dat de Vlaamse regering haar huiswerk opnieuw moet maken en dat ze niet zomaar de werken kan aanvatten, zoals ze nog altijd van plan lijkt te zijn.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik zal het niet hebben over de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel of de samenwerking tussen de gewesten, maar het is duidelijk dat sommige projecten veel sneller vorderen dan andere, met of zonder overleg.*

Ik overloop een aantal belangrijke punten uit de algemene beleidsverklaring:

- *het structurele overleg met het Vlaams en Waals Gewest;*
- *de bestrijding van het fileprobleem en het omvormen van de invalswegen tot stadsboulevards;*
- *de vermindering van de verkeersdruk;*
- *een betere bereikbaarheid van het Brussels Gewest;*

- le renforcement de l'accessibilité de la Région bruxelloise ;

- la contribution au respect des engagements environnementaux ;

- la diminution des nuisances dues à la mobilité sur la santé publique.

Il s'agit là de nos conditions dans le cadre de la mise en œuvre du projet d'élargissement du ring par la Région flamande. Pour certains, il s'agit plutôt d'une optimisation. Chacun interprètera cela comme il le souhaite.

Où en est la concertation dans ce dossier ? Quel est l'état d'avancement du groupe de travail constitué à cet effet ? Quels sont les éléments avancés par la Région bruxelloise pour défendre ses intérêts dans ce dossier ? Quelles sont les réponses de la Région flamande aux attentes de ses voisins bruxellois directement touchés par une réorganisation du ring ? L'agenda des travaux est-il fixé ? Si c'est le cas, ces travaux prendront du temps. Dès lors, il faudra être attentif aux itinéraires de déviation mis en place et préserver au mieux les quartiers résidentiels limitrophes du ring.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne vais pas répéter ce qui a été dit sur les implications d'un élargissement des capacités routières autour de notre Région, que ce soit en termes environnementaux ou de mobilité. Nous sommes néanmoins confrontés à l'un de ces fameux cas où, finalement, nous allons subir les décisions d'une autre entité, qu'on pourrait d'ailleurs rapprocher de l'entité fédérale qui prend actuellement un malin plaisir à réduire les moyens disponibles pour les transports publics. Je vise par exemple la SNCB qui, quoi que vous en disiez, reste particulièrement frileuse en matière de réalisation du RER, rebaptisé réseau S comme supercherie.

Nous avons tous eu vent de signaux relativement inquiétants quant à la progression du dossier. Comme dit mon collègue Marc Loewenstein, certains parlent d'optimisation comme on peut parler de techniciennes de surface pour dire femmes de ménage. Dans le fond, c'est du pareil au

- het nakomen van de verbintenissen op het vlak van het milieu;

- de vermindering van de nadelige gevolgen van verkeer op de volksgezondheid.

Hoever staat het overleg in dit dossier? Welke vorderingen heeft de werkgroep al gemaakt? Welke argumenten schuift het Brussels Gewest naar voren om zijn belangen in dit dossier te verdedigen? Hoe reageert het Vlaams Gewest op de verwachtingen van de Brusselaars, die rechtstreeks worden beïnvloed door een reorganisatie van de Ring? Bestaat er al een planning?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Wij worden geconfronteerd met de gevolgen van de beslissingen van een ander beleidsniveau. De federale overheid schept er een duivels genoegen in om de middelen voor openbaar vervoer te beperken. Zo blijft de NMBS het vertikken om werk te maken van het GEN.*

Wij vangen allemaal zorgwekkende signalen op over dit dossier. Het is duidelijk dat met 'optimalisatie van de Ring' gewoon een verbreding wordt bedoeld. Er komen meer rijstroken, waardoor meer auto's en vrachtwagens Brussel en omstreken zullen bereiken, met alle negatieve gevolgen van dien.

Wat mij verontrust, is dat we eens te meer voor een voldongen feit zullen staan. De Brusselse doelstellingen betreffende de vermindering van de autodruk zijn minstens even legitiem als de doelstelling van de Vlaamse regering om de

même. Il s'agit d'élargir les capacités routières pour permettre à plus de voitures, et bien souvent de camions, de rejoindre Bruxelles et alentour, avec les conséquences néfastes que cela entraîne.

M. le ministre, ce qui m'inquiète, c'est que nous allons une fois de plus nous retrouver devant le fait accompli. Je rappelle que les objectifs bruxellois de réduction de la pression automobile sont au moins aussi légitimes - si pas plus vu l'urgence climatique et environnementale - que les objectifs d'augmentation des capacités routières de nos voisins ou que l'incurie d'un autre niveau de pouvoir qui fait exactement le contraire de ce qu'on attendrait de lui, à savoir supprimer les avantages fiscaux liés aux voitures de société, par exemple.

Je ne vois pas pourquoi nous ne nous défendrons pas. Nous n'avons pas à payer ces décisions. Dans quelques années, nous nous retrouverons peut-être encore dans l'incapacité de financer la réfection d'ouvrages routiers souterrains, dont on nous dit qu'ils ne peuvent être supprimés à cause de tous ces automobilistes qui arrivent chez nous. Quid ? Allons-nous enfin poursuivre nos objectifs de façon volontariste ? Nous n'avons pas à subir les mauvaises décisions d'autres Régions ou d'autres entités. Nous devons mettre le holà.

J'aimerais dès lors vous entendre sur les questions que tout le monde se pose. Où en est-on dans ce dossier ? Que fait-on en l'espèce ? Votre gouvernement considère-t-il que ce n'est finalement pas si mal d'augmenter les capacités routières ?

Soit on continue d'augmenter la demande de déplacements en permanence, soit on réfléchit enfin à une Région accessible d'abord en transport public et où la qualité de vie est correcte, que ce soit au niveau de la qualité de l'air ou d'autres caractéristiques environnementales.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Après la décision du gouvernement flamand relative à l'optimisation du ring de Bruxelles, aucune concertation formelle entre les différentes administrations concernées n'a eu lieu.

Lors de prises de contact informelles entre les

wegcapaciteit uit te breiden, of zelfs belangrijker, gelet op het klimaat- en milieuprobleem. Bovendien doet de federale regering het tegenovergestelde van wat ze zou moeten doen. Zo worden de fiscale voordelen voor bedrijfswagens bijvoorbeeld niet afgeschaft.

Waarom zouden wij ons niet verdedigen in plaats van deze beslissingen te ondergaan? Binnen enkele jaren kunnen we de renovaties van de Brusselse autotunnels misschien niet meer betalen, waarvan wordt gezegd dat we ze niet mogen afbreken omdat hier zoveel auto's rondrijden. Wij mogen de verkeerde beslissingen van andere gewesten niet langer ondergaan! Wij moeten nagaan hoe we ervoor kunnen zorgen dat het Brussels Gewest goed bereikbaar is met het openbaar vervoer en hoe we kunnen zorgen voor een goede levenskwaliteit, zowel op het vlak van luchtkwaliteit als inzake milieu.

Hoe ver staat men met dit dossier en wat wordt er specifiek gedaan? Vindt uw regering misschien dat het uitbreiden van de wegcapaciteit nog niet zo'n slecht idee is?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Naar aanleiding van de beslissing van de Vlaamse regering over de optimalisatie van de Ring heeft er geen formeel overleg tussen de verschillende administraties plaatsgevonden. Na informele contacten bleek dat de plannen zich in een testfase bevinden en dat het project wordt voorbereid.*

administrations flamande et bruxelloise, il a toutefois été dit que les plans relatifs à l'optimisation étaient en phase d'essai et que la préparation du projet était en cours.

Selon les dernières informations dont nous disposons, le phasage des différents tronçons est encore susceptible de modifications, en fonction des besoins autour de ceux-ci.

Aucune date n'a encore été arrêtée concernant le début des études relatives au ring, pas plus que pour le début des travaux. Il n'est d'ailleurs pas certain que la Flandre ait prévu un budget pour une telle étude.

Concernant le ring, aucune concertation formelle n'existe pour l'instant sur le plan administratif. Cependant, les différents cabinets qui discutent des sujets interrégionaux dans leur ensemble ont des contacts entre eux.

Concernant la question de M. Loewenstein au sujet de la concertation interrégionale, étant donné qu'elle aura lieu plus tard, je ne pense pas que les travaux débiteront en 2016.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- La réponse du ministre est sympathique, car il nous annonce que rien n'est prévu, mais aussi inquiétante, car il nous dit qu'il n'existe aucun contact formel et structuré entre les administrations. J'attends qu'il nous confirme qu'aucun chantier ne débutera sur le ring sans que la Région bruxelloise ait été consultée de manière formelle.

M. Pascal Smet, ministre.- Je confirme ce point. La question de l'optimisation du ring figure d'ailleurs dans l'accord-cadre sur la mobilité en Région bruxelloise et alentour, que les deux ministres-présidents et les ministres chargés de la mobilité doivent préparer. La concertation est incontournable en la matière.

M. Hervé Doyen (cdH).- Au nombre des pistes envisagées pour optimiser le ring figurent les limitations de vitesse telles qu'appliquées sur le ring d'Anvers. Il est étonnant que cette mesure ne soit pas retenue comme hypothèse de travail.

Volgens onze meest recente informatie zou de planning van de verschillende fases van de werken nog kunnen wijzigen. Dat is afhankelijk van de behoeften die ermee gepaard gaan. Er werd nog geen datum vastgelegd voor de start van de studie betreffende de Ring. Het is trouwens niet zeker dat Vlaanderen geld heeft uitgetrokken voor zo'n studie.

Op administratief vlak wordt er geen formeel overleg gevoerd over de Ring. De verschillende kabinetten die bij het dossier betrokken zijn, bespreken het onderwerp wel onderling. Het overleg tussen de gewesten zal pas later plaatsvinden. Ik denk niet dat de werken in 2016 van start zullen gaan.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *De minister zegt dus dat er geen formeel contact is tussen de administraties. Dat verontrust me. Ik verwacht van hem een bevestiging dat de werken aan de Ring niet van start kunnen gaan voordat er formeel overleg met het Brussels Gewest heeft plaatsgevonden.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Inderdaad. De optimalisering van de Ring wordt trouwens vermeld in het raamakkoord over de mobiliteit in het Brussels gewest en omgeving dat de ministers-presidenten en de ministers voor mobiliteit van Brussel en Vlaanderen moeten voorbereiden. Overleg is daarvoor onvermijdelijk.*

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Een van de oplossingen voor de optimalisatie van de Ring is een snelheidsbeperking, zoals op de Antwerpse ringweg. Het is verbazend dat die maatregel zelfs niet wordt overwogen. Sinds er een*

Depuis que cette mesure est entrée en vigueur sur le périphérique parisien - avec des moyens répressifs à la clef -, le nombre d'accidents a nettement diminué et le trafic est beaucoup plus fluide.

L'on sait en effet que les embouteillages sont principalement dus à l'"effet accordéon". L'émission "C'est pas sorcier", diffusée sur France 3, a d'ailleurs consacré tout un sujet à l'effet accordéon sur les autoroutes françaises. Celui-ci permet de comprendre qu'un phénomène apparemment irrationnel a, en réalité, une explication rationnelle et purement physique.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Vous ne m'avez pas répondu sur la pertinence des rapports d'incidence sur l'environnement (RIE) et sur les conséquences d'un recalcul dans le dossier de l'élargissement du ring.*

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Les RIE émanent de la Flandre, c'est à cette Région qu'il faut le demander.*

(poursuivant en français)

Nous avons proposé à la Flandre de limiter la vitesse à 100, voire à 90km/h, mais M. Weyts a déjà rejeté l'idée à deux reprises, y compris devant le parlement flamand.

Selon les statistiques, Bruxelles serait la capitale des embouteillages. C'est totalement faux. Ce type de données repose sur un calcul de vitesse, comprenant le ring autour de la capitale. Si l'on diminuait la vitesse maximale autour du ring, Bruxelles glisserait de la première place au milieu sinon en fin de classement. Tout est donc relatif.

Ceci étant, ce n'est pas pour des raisons statistiques que je suis favorable à une limitation à 100km/h, mais pour des raisons de fluidité du trafic et de diminution du caractère accidentogène du ring. Ce point sera abordé lors des toutes prochaines discussions dans le cadre de l'accord interrégional.

snelheidsbeperking werd ingevoerd op de Parijse ringweg, is het aantal ongevallen er drastisch gedaald en stroomt het verkeer er vlotter door. Veel verkeersproblemen zijn immers het gevolg van accordeonfiles. We hebben te maken met een schijnbaar irrationeel verschijnsel waarvoor in feite een rationele verklaring bestaat.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag of de MER's nog kunnen worden gebruikt en wat de gevolgen zijn inzake de mogelijke herberekening voor het dossier van de verbreding van de Ring.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat moet u aan Vlaanderen vragen, want het zijn hun MER's.

(verder in het Frans)

Wij hebben het Vlaams Gewest voorgesteld om de maximumsnelheid op de Ring te beperken tot 100 of 90 km/u, maar Vlaams minister van Mobiliteit Weyts heeft dat idee tot tweemaal toe verworpen, zelfs in het Vlaams Parlement.

Volgens de statistieken is Brussel de filehoofdstad, maar dat klopt niet. Die statistieken worden immers gebaseerd op de gemiddelde snelheid. Als de maximumsnelheid op de Ring wordt verlaagd, zakt Brussel in die rangschikking van de eerste plaats naar het midden of zelfs het einde. Het hangt er maar van af hoe je het bekijkt.

Ik pleit niet voor een beperking van de maximumsnelheid tot 100 km/u opdat beter Brussel beter zou scoren in de statistieken, maar om het aantal ongelukken op de Ring te beperken en het verkeer vlotter te laten doorstromen. We zullen deze kwestie aankaarten tijdens het overleg over het intergewestelijke akkoord.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Je constate que vous ne répondez pas à ma question. Il va de soi que j'interrogerai également le gouvernement flamand à ce sujet.*

Il importe néanmoins d'utiliser tous les moyens possibles pour nous opposer à l'élargissement du ring qui aura pour effet de déplacer une partie des embouteillages vers Bruxelles.

Je suis très inquiet d'entendre le ministre reconnaître que tout cela fait partie d'un accord général. Le gouvernement bruxellois s'apprête donc à marchander l'élargissement du ring, alors qu'il devrait tout simplement s'y opposer.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. ALAIN MARON

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

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik stel vast dat ik geen antwoord krijg op mijn vraag, die ik alvast ook in Vlaanderen zal laten stellen.

Het is nochtans belangrijk dat we ons met alle mogelijke middelen verzetten tegen de verbreding van de Ring. Door een verbreding van de Ring verhuizen we een deel van de mobiliteitsproblemen naar Brussel zelf en dat kunnen we ons niet permitteren.

Dat de minister toegeeft dat alles in een groot pakket zit, verontrust mij ten zeerste. Het betekent dat de Brusselse regering van plan is om te marchanderen over de verbreding van de Ring, terwijl zij er zich gewoonweg tegen moet verzetten.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER ALAIN MARON

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

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

EN TOT MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

concernant "l'état d'avancement du schéma directeur Midi, de l'aménagement des espaces publics et du cas spécifique de l'extrême dangerosité de l'avenue Fonsny et les mesures urgentes à mettre en place pour améliorer la situation".

INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "les 'zones noires' en termes de sécurité routière".

M. le président.- Le ministre Pascal Smet répondra aux interpellations.

La parole est à M. Maron.

M. Alain Maron (Ecolo).- Mon interpellation porte sur des aspects en lien direct avec vos compétences, M. Smet, mais aussi avec celles de M. Vervoort car elle traite globalement de l'évolution du schéma directeur Midi.

Nous avons entendu les auteurs du projet l'été dernier en Commission du développement territorial. Des questions concrètes ont été posées sur la façon dont ce schéma avait été conçu ainsi que sur son contenu. Des débats auxquels j'ai participé s'en sont suivis. Certaines questions sont restées sans réponse.

Nous sommes relativement circonspects sur une série d'éléments du schéma directeur (SD). D'une part, il fait la part belle pour l'essentiel à l'établissement de nouveaux bureaux. D'autre part, nous nous interrogeons sur sa faisabilité globale car ce schéma directeur est très ambitieux en termes de mètres carrés et de densification supplémentaires mais aussi en termes de réaménagement des espaces publics, ce qui est une bonne chose.

Néanmoins ces ambitions se heurtent à certaines réalités et posent question, notamment sur la réalisation du projet de la SNCB de créer une gare internationale à plusieurs dizaines de mètres de profondeur à proximité de l'actuelle gare de Bruxelles-Midi. Ce qui implique l'organisation de transferts de passagers entre cette nouvelle gare internationale et l'ancienne. Si ce projet devait être mené à bien, l'ensemble de l'espace public et du

betreffende "de vorderingen van het richtschema Zuid en van de aanleg van de openbare ruimten en de uiterst gevaarlijke situatie aan de Fonsnylaan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "de 'zwarte zones' inzake verkeersveiligheid".

De voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de interpellaties beantwoorden.

De heer Maron heeft het woord.

De heer Alain Maron (Ecolo) *(in het Frans).*- *Bepaalde elementen van het richtschema Zuid blijven ons zorgen baren. Zo lijkt het richtschema vooral nieuwe kantooruimte te bevoorrechten. Daarnaast hebben we ook onze twijfels over de algemene haalbaarheid.*

Het richtschema is bijzonder ambitieus op het vlak van de verdichting en de openbare ruimten, wat een goede zaak is. Die ambities botsen echter op concrete obstakels, zoals de plannen van de NMBS om op grote diepte een internationaal station te bouwen in de nabijheid van het huidige Zuidstation. Als de NMBS daar echt werk van maakt, verandert dat heel de situatie.

De vraag is of de NMBS wel over voldoende financiële middelen beschikt om het huidige station te renoveren en de maatregelen in het richtschema te verwezenlijken.

Bij de officiële voorstelling van het richtschema deze zomer gaf de NMBS aan dat ze niet achter het richtschema stond, terwijl daarover maanden- en jarenlang is onderhandeld met de verschillende betrokken partijen, waaronder de NMBS en haar filialen. De NMBS zou in haar investeringsplan geen rekening hebben gehouden met de bedragen en de projecten in het richtschema, waardoor het dit op de helling komt te staan.

Minister-president Vervoort had nochtans bevestigd dat de plannen in overleg met de NMBS tot stand waren gekomen. Is er ondertussen een

schéma directeur serait profondément modifié. Demeure également la question de la capacité financière de la SNCB à rénover la gare actuelle et à réaliser les aménagements prévus dans le schéma directeur.

Après l'été, quand le gouvernement a communiqué sur le schéma directeur, les responsables de la SNCB ont affirmé qu'ils s'étaient prononcés en défaveur de ce projet. Ce n'est pas rassurant. Cela fait quand même une dizaine d'années que les différents acteurs négocient. Certes, la SNCB est protéiforme et fait appel à de nombreux sous-traitants.

Néanmoins, il est inquiétant qu'après la présentation officielle du schéma directeur, un des acteurs principaux marque son désaccord avec celui-ci, qui était censé être le fruit de mois, voire d'années de négociation avec les différents acteurs, dont la SNCB et ses différentes filiales. Son argument massue était de dire que son plan d'investissement ne prévoyait pas les montants et les projets évoqués dans le schéma directeur. Ce qui ébranle fortement le projet.

À l'époque, M. Vervoort avait réagi en arguant que les éléments présentés avaient pourtant fait l'objet de discussions et de choix concertés avec la SNCB. Je n'en doute pas. Mais j'aimerais savoir où nous en sommes aujourd'hui dans le dialogue entre les différentes parties prenantes et la SNCB. Des éléments d'accord ont-ils été trouvés ?

La SNCB devait investir 60 millions dans la rénovation de la gare Qu'en est-il ? M. Vervoort avait déclaré en juillet qu'un autre enjeu consistait à maintenir la SNCB dans le quartier et à inscrire dans le schéma directeur les besoins exprimés en termes de relocalisation, après le déménagement de l'îlot France-Bara souhaité par la SNCB. Dans un second temps, il était prévu de convertir cet îlot en logements.

Autrement dit, outre la rénovation de la gare, la SNCB doit procéder à un certain nombre d'opérations immobilières de construction de bureaux et de translation de ses anciens bureaux vers les nouveaux bureaux qui seront construits. Qu'en est-il des projets de la SNCB ? Où en est votre dialogue avec celle-ci ?

Une autre question en suspens est celle de l'avis

akkoord bereikt?

De NMBS diende 60 miljoen euro te investeren in de renovatie van het station. Hoe zit het daarmee?

De NMBS zou voorts van plan zijn om het huizenblok Frankrijk-Bara te verlaten. In juli verklaarde de heer Vervoort dat het belangrijk was om de NMBS in de wijk te behouden en haar herhuisvestingsbehoeften in het richtschema op te nemen. Hoe ver staat de NMBS met haar verhuisplannen? Hebt u hierover een constructieve dialoog met de NMBS kunnen voeren?

Hebben ondertussen alle gemeenten hun advies over het richtschema uitgebracht? Begin juli weigerden de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis hun advies mee te delen. Is dat ondertussen gebeurd? Wat is de inhoud van die adviezen?

In november vernamen we dat er opnieuw Belirismiddelen zouden worden toegekend voor de heraanleg van de openbare ruimte in de Zuidwijk. Kunt u ons wat meer details geven? Over welke bedragen gaat het precies?

Voor die werken zou een gemengde vennootschap worden opgericht en zou onder meer een beroep worden gedaan op de stedenbouwkundige lasten. De stedenbouwkundige vergunningen voor kantoren komen in aanmerking voor dergelijke lasten, waaronder de kantoren van de NMBS.

Kunnen er nog andere projecten worden belast, zoals het Victorproject van Atenor? Zullen de Belirismiddelen en de stedenbouwkundige lasten volstaan om de werken volledig te financieren?

Dat brengt mij bij de Fonsnylaan. Die verkeersas zorgt al jaren voor problemen. Ze is niet afgestemd op het voetgangers- en fietsersverkeer, zoals wel meer straten die werden aangelegd in de jaren negentig. De voetgangersoversteekplaatsen zijn bijzonder gevaarlijk, zowel aan de hoofdingang van het station als aan de andere in- en uitgangen. De fietspaden waren onderbroken tussen de Kleine Ring en de Koningslaan, maar gelukkig is dat inmiddels weer in orde.

Het Villostation werd voorts op de slechtst mogelijke plaats aangelegd, aan de kant van de spoorweg. De fietsen hadden beter aan de overkant van de straat gestaan. Bovendien is de situatie niet

des communes. Au début du mois de juillet, les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles avaient refusé de transmettre un avis sur le schéma directeur alors que cela leur avait été demandé. Cet avis a-t-il été transmis depuis lors à la Région ? Le cas échéant, que contient-il ?

Nous avons appris au mois de novembre que des fonds Beliris seraient à nouveau affectés à la refonte de l'espace public dans le quartier du Midi. C'est une bonne chose car cet espace public a grand besoin d'être réaménagé. Dispose-t-on de détails quant aux moyens alloués à ces projets par Beliris ?

Par ailleurs, il était prévu de mettre en place une société mixte spécifiquement dédiée aux réaménagements de l'espace public. Dans les pistes de financement, il était question d'utiliser les charges d'urbanisme. Or, les permis d'urbanisme pour des bureaux sont sujets à caution, en tout cas ceux de la SNCB.

L'ensemble de l'opération portant sur l'espace public pourra-t-il être couvert par les charges d'urbanisme d'autres projets de promoteurs de bureaux d'une part - comme Atenor et son projet Victor - et, d'autre part, par Beliris ? Qu'en est-il du financement du réaménagement des espaces publics ?

J'en viens à l'avenue Fonsny, sur laquelle je vous ai déjà interpellé au printemps. Depuis longtemps, cette artère pose un réel problème. Comme la majorité des aménagements réalisés dans ce quartier depuis les années 90, celle-ci n'a pas été conçue pour les humains. On semble avoir oublié que des gens y travaillent, y habitent ou passent par là.

Les traversées piétonnes sont extrêmement dangereuses, tant au niveau de la sortie principale de la gare que des sorties intermédiaires et de la sortie du couloir sud. Les pistes cyclables étaient interrompues entre la Petite ceinture et le bas de l'avenue du Roi. La situation est aujourd'hui rétablie à ce niveau-là.

La station Villo présente sur l'avenue Fonsny, près du talus du chemin de fer, a été installée au plus mauvais endroit possible. Elle aurait été beaucoup plus sécurisante et facile d'accès si elle avait été installée juste en face. En outre, la situation n'est

optimaal voor het openbaar vervoer, en met name voor de trams die de Fonsnylaan inrijden.

De situatie is bijzonder chaotisch, wat werd bevestigd door de studie over de zwarte punten in het gewest.

In het voorjaar had ik u gevraagd om dringende maatregelen te nemen in afwachting van het nieuwe richtschema. Ik ben blij dat de situatie is verbeterd dankzij een aantal eenvoudige ingrepen.

Gaat het om definitieve ingrepen of zal de situatie nog veranderen?

Voorziet het richtschema in bijzondere maatregelen om de verkeersveiligheid op de Fonsnylaan te verbeteren?

pas optimale pour les transports en commun et en particulier les trams, à la sortie de la rue couverte vers la rue Fonsny.

La situation est donc quelque peu apocalyptique, comme l'a confirmé l'étude sur les points noirs en Région bruxelloise.

Au printemps dernier, je vous avais demandé de prendre des mesures d'urgence, en attendant les aménagements qui découleront du nouveau schéma directeur. À ma grande satisfaction, j'ai constaté une amélioration de la situation grâce à quelques réaménagements relativement simples à réaliser.

La situation actuelle est-elle la situation finalisée ou évoluera-t-elle encore à court terme ?

Dans le cadre du schéma directeur, quelle attention particulière accorderez-vous à la sécurisation de l'avenue à moyen et long termes ?

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Je rejoins l'ensemble des remarques de mon collègue Alain Maron. Mon interpellation portera sur une toute petite partie d'entre elles et j'avoue ne pas bien comprendre comment le Bureau a organisé la distribution des interpellations entre Mme Debaets et moi-même. Nous avons en effet abordé le même sujet un peu plus tôt avec elle.

M. le ministre, vous avez récemment publié une liste de 30 zones noires en termes de sécurité routière à Bruxelles. L'étude menée par deux instituts privés, en collaboration avec Bruxelles Mobilité et l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), portait sur 101 zones considérées comme dangereuses, sur une période de 4 ans, de 2010 à 2013.

À son terme, elle a permis de déterminer 30 zones à risque qui constitueraient votre priorité en termes de travaux et de réaménagements. L'intersection entre l'avenue Fonsny et la rue de Russie - dont l'extrême dangerosité a déjà été débattue au sein de cette commission - est identifiée comme étant l'endroit où l'on relève le taux le plus élevé d'accidents.

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

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *Onlangs maakte u een lijst bekend van 30 zwarte punten op het gebied van de verkeersveiligheid. De studie, uitgevoerd door twee privé-instellingen in samenwerking met Brussel Mobiliteit en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) ging over 101 zones die als gevaarlijk worden beschouwd over een periode van 4 jaar, van 2010 tot 2013.*

Uiteindelijk werden er 30 risicozones vastgesteld die prioritair moeten zijn op het vlak van werken en heraanleg. Het kruispunt aan de Fonsnylaan en de Ruslandstraat werd aangeduid als de plek waar de meeste ongevallen gebeuren. De straten moeten dringend worden heraangelegd en de verkeersregels moeten worden toegepast. Het stuk tussen de Argonnestraat en de Ruslandstraat is zeer druk, vooral tijdens de spits. Er rijden auto's, trams, bussen, taxi's en autocars die hun klanten laten in- en uitstappen daar waar het kan. Daarbij komen dan nog fietsers, motorrijders en voetgangers. Door een gebrek aan visie en discipline lijkt het daar vaak op een jungle, waar het recht van de sterkste heerst.

De fietsers komende uit de Van Volxemlaan die

Cette information, peu surprenante, confirme l'urgente nécessité de réaliser des aménagements lisibles pour tous les usagers et de faire respecter les règles de circulation. Ces usagers sont nombreux dans le tronçon de l'avenue Fonsny, entre la rue de l'Argonne et la rue de Suède, qui est extrêmement fréquenté en heures de pointe.

Y circulent des voitures, des trams, des bus, des taxis et des autocars qui chargent et déchargent leurs clients où ils peuvent. À cela, il convient d'ajouter des motards, des cyclistes et un flux ininterrompu de piétons. En raison d'un aménagement compliqué entre les différents modes de transport, lié à un manque de visibilité évident et au manque de discipline de certains, c'est bien souvent la loi de la jungle qui y règne, chacun privilégiant ses propres intérêts.

Je tiens à faire une mention spéciale pour les cyclistes qui poursuivent instinctivement la piste cyclable en provenance de l'avenue Van Volxem. Celle-ci prend fin au beau milieu de l'avenue Fonsny et les cyclistes tentent alors tant bien que mal de se frayer un chemin parmi les voitures qui se garent en double file, changent de bande sans clignotant ou déboulent des voies transversales.

Il faut sans cesse être sur le qui-vive, avoir des yeux dans toutes les directions, redoubler de prudence. Cela mène inévitablement à des accidents importants, dont une de mes collaboratrices a d'ailleurs été victime l'année passée.

Dans la mesure où vous avez défini ces zones comme prioritaires, pouvons-nous en déduire que vous avez décidé de mettre en œuvre un plan zones noires ? Comment allez-vous procéder ? Avez-vous fixé un agenda au terme duquel des solutions seront apportées ?

Visiblement, vous avez déjà anticipé sur le terrain si ce n'est la question, du moins sa réponse, puisque des travaux ont déjà été effectués, ainsi que vient de le signaler M. Maron, depuis le centre vers Forest et l'avenue Van Volxem. Apparemment, dans l'autre sens, ce n'est pas encore fait, mais cela pourrait l'être très bientôt.

Au-delà de ces aménagements, des contacts sont-ils pris avec la zone de police compétente sur l'avenue Fonsny pour faire respecter ces

instinctief het fietspad blijven volgen, moeten zich opeens een weg banen tussen de dubbel geparkeerde auto's of auto's die zonder het gebruik van richtingaanwijzers van rijstrook veranderen, omdat het fietspad plots stopt, midden op de Fonsnylaan. Dit leidt onvermijdelijk tot ernstige ongevallen.

U hebt deze zones als prioritair bestempeld. Mogen wij dan ook een actieplan verwachten? Hoe zult u te werk gaan? Komende van het centrum, richting Vorst en de Van Volxemlaan, zijn er al werken uitgevoerd. In de andere richting nog niet.

Werd er contact opgenomen met de bevoegde politiezone om de heraanleg op de Fonsnylaan te doen respecteren? Het fietspad is een goede zaak, maar men mag niet toelaten dat er auto's over rijden of erop parkeren.

Zijn er al gesprekken geweest met de betrokken partners, zoals de politiezones, de MIVB en de minister bevoegd voor verkeersveiligheid? U stelde iets te willen ondernemen voor een grotere bewustmaking - wat zijn uw concrete plannen?

aménagement ? Faire une piste cyclable, c'est très bien, mais il serait encore mieux de ne pas y tolérer le déplacement et le stationnement quotidiens de dizaines de véhicules.

Avez-vous entamé les discussions avec les différents partenaires concernés : les zones de police, la STIB et votre collègue en charge de la sécurité routière ?

Enfin, une question qui s'adressait plutôt à Mme Debaets, avant que l'interpellation ne vous soit transférée : vous avez déclaré vouloir travailler sur la sensibilisation au cours des mois et années à venir. Pouvez-vous nous expliquer davantage vos projets concrets ?

Discussion conjointe

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

M. Marc Loewenstein (DéFi).- Puisque nous parlons de sécurité routière et de points noirs, j'en profite pour revenir sur une réflexion que j'avais présentée à votre collègue Bianca Debaets, qui m'a renvoyé vers vous pour le suivi opérationnel.

Dans le budget relatif à la sécurité routière, Mme Debaets reprend la théorie des trois "E", pour "Engineering, Education, Enforcement", que vous défendiez vous-même lorsque vous déteniez ce portefeuille. Pour ce qui concerne l'engineering, elle précise que la priorité doit aller à la correction des infrastructures défectueuses.

Cela va dans le sens de sa communication sur l'identification des points noirs à Bruxelles, pointant les 30 sites prioritaires déjà évoqués. À cet égard, il convient de rappeler l'importance du suivi par les services régionaux de l'installation, de la correction ou de la réparation des structures visant à plus de sécurité routière.

Lorsque la Région conçoit un îlot central au milieu d'une voirie, par exemple, une signalisation est prévue pour indiquer une traversée piétonne. Il n'est pas rare qu'à certains endroits, cette signalisation soit endommagée, emboutie ou renversée, ce qui est de nature à surprendre l'automobiliste et à mettre le piéton en danger, voire le conducteur lui-même. Dans ce cas, il est

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Tijdens de begrotingsbesprekingen had staatssecretaris Debaets het inzake verkeersveiligheid over de drie E's: engineering, education and enforcement.*

Inzake engineering moet volgens haar in de eerste plaats aandacht worden besteed aan het verbeteren van onaangepaste infrastructuur. Daarom werden de zwarte punten in Brussel in kaart gebracht en werden dertig prioritaire zones aangeduid.

Het is echter minstens even belangrijk dat de gewestelijke diensten de situatie op het terrein goed opvolgen. Wanneer verkeersborden beschadigd worden of omver worden gereden, kunnen automobilisten worden verrast en voetgangers in gevaar worden gebracht. In dergelijke gevallen moet het gewest snel ingrijpen.

Een belangrijk zwart punt is de middenberm op de Neerstallesteenweg ter hoogte van de Bempt. Enkele jaren geleden vond daar een zwaar ongeval plaats, maar het gewest heeft nog altijd niets gedaan om de situatie te verbeteren. Er werd evenmin iets gedaan aan een aantal grote putten langs de tramsporen, die bijzonder gevaarlijk zijn voor fietsers.

Het is niet alleen belangrijk om grootschalige

essentiel que la Région soit réactive.

La berme centrale en béton qui sépare la chaussée de Neerstalle en deux, de part et d'autre des rails du tram, à hauteur du parc du Bempt, est un autre exemple de point noir pour les automobilistes et les usagers faibles, piétons et cyclistes. Il y a des années, ce dispositif a occasionné un grave accident, dont la Région a été avertie à l'époque. Pourtant, rien n'a été fait pour modifier la situation. C'est pareil pour certains gros nids de poule ou trous autour de rails, ce qui représente un danger indéniable pour les cyclistes.

Il n'est pas question que je me lance dans un inventaire de tous les problèmes de voirie. Cependant, outre la nécessité de réaliser de grands travaux destinés à renforcer la sécurité, je souhaite, par ces exemples, insister sur le suivi nécessaire de ces petits travaux, afin que les infrastructures existantes mais défectueuses soient plus rapidement réparées et sécurisées.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Selon la secrétaire d'État Debaets, l'étude menée sur l'approche des 30 zones à concentration d'accidents dans notre Région serait clôturée à la fin de l'année. Le ministre peut-il nous préciser les zones de cette liste qui seront prochainement aménagées et le budget prévu à cette fin ?*

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

M. Pascal Smet, ministre.- Concernant le schéma directeur Midi, vous avez souligné à juste titre les interrogations de la SNCB et des deux communes concernées. Le ministre-président a entamé des pourparlers avec tous les acteurs afin d'envisager les possibilités d'aboutir dans les meilleurs délais à un schéma directeur contraignant, élaboré avec l'ensemble des acteurs.

Tant qu'un accord n'est pas intervenu sur ce point, il n'est pas utile de commenter les positions des différentes parties. Nous devons encore patienter avant de découvrir le résultat final de ces pourparlers. C'est la raison pour laquelle je ne pourrai pas vous répondre en détail aujourd'hui, afin de ne pas porter préjudice à un éventuel

werken uit te voeren: ook kleine problemen moeten snel worden opgelost.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Volgens staatssecretaris Debaets zou de studie over de aanpak van de dertig meest ongevalgevoelige zones in ons gewest tegen eind dit jaar afgerond zijn. Kan de minister hierover meer kwijt? Welke zones uit die lijst zullen op korte termijn aangepakt worden en in welk budget is daarvoor voorzien?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Met betrekking tot het richtschema Zuid wijst u terecht op het voorbehoud van de NMBS en de twee betrokken gemeenten. De minister-president heeft gesprekken met alle partijen aangevat om zo snel mogelijk tot een bindend richtschema te komen waar iedereen achter staat. Zolang de onderhandelingen lopen, kan ik niet nader op de standpunten van de verschillende partijen ingaan.*

Een van de aspecten die verder moet worden uitgediept is de mobiliteit.

De Fonsnylaan is inderdaad geen goed voorbeeld van een verkeersveilige inrichting en is al sinds 2013 een van de dertig gevaarlijkste punten in

accord.

Les questions de mobilité doivent être approfondies dans ce cadre. Le fait que celles-ci n'étaient pas encore tranchées a d'ailleurs motivé la décision en première lecture du gouvernement.

Vous avez aussi évoqué le cas de l'avenue Fonsny qui capte beaucoup de trafic automobile et vous avez tout à fait raison. La manière dont cette avenue est conçue n'est pas un exemple à suivre. Des trams et des bus y circulent sur site propre. Les taxis l'empruntent aussi. Les piétons et les cyclistes y sont également nombreux. C'est une organisation assez complexe. Depuis 2013 déjà, cette avenue est considérée comme l'une des trente zones les plus dangereuses de la Région bruxelloise.

Lors de notre premier débat à ce sujet en commission, nous avons chargé l'administration qui a hélas pris trop de temps pour réaliser les travaux nécessaires. Je n'ai aucun mal à le reconnaître. Entre-temps, ces aménagements ont été effectués. Vous avez pu remarquer qu'on est passé de deux à une bande de circulation et qu'une piste cyclable a été installée. Cela a d'ailleurs exaspéré nos amis de Touring qui se sont offusqués du passage de deux bandes à une seule, de la piste cyclable en vue de la sécurisation de l'avenue.

Il n'y avait pourtant pas d'autre choix pour sécuriser cette voie. Vu les accidents connus sur ce tronçon, ces aménagements étaient selon moi absolument nécessaires. Il nous fallait mieux organiser et gérer cette avenue.

Très concrètement, dans le sens de la petite ceinture vers Forest, l'avenue Fonsny est désormais réduite de deux à une seule bande de circulation. Elle dispose maintenant d'une piste cyclable marquée et les dix traversées piétonnes sont en cours de réaménagement afin d'améliorer la sécurité des usagers.

Dans ce sens précis, nous allons également sécuriser les pistes cyclables. Je me suis rendu sur place en voiture et j'ai observé le comportement des automobilistes. J'ai parfois envie d'assumer le rôle d'un policier qui agirait en cachette pour verbaliser les incivilités commises dans le trafic. J'étais donc présent et j'ai vu des voitures déborder sur la piste cyclable.

Brussel. In de Fonsnylaan is er niet alleen druk autoverkeer, er rijden ook trams en bussen in eigen bedding, waar tegelijk de taxi's gebruik van maken, en dan zijn er nog de talrijke voetgangers en fietsers. De situatie is dus complex.

Op het ogenblik van ons eerste debat in commissie had de administratie nog niet de nodige werken uitgevoerd. Ondertussen werd evenwel het aantal rijstroken richting Vorst teruggebracht van twee naar een en werd er een gemarkeerd fietspad aangelegd. Bovendien wordt er werk gemaakt van een grotere verkeersveiligheid aan de tien oversteekplaatsen voor voetgangers.

Daarna zullen we ook de fietspaden beveiligen, zodat auto's niet langer over de fietspaden kunnen rijden of erop kunnen parkeren. Wij zullen eerst de zones zonder parkeerplaatsen aanpakken. Als dat niet voldoende blijkt, zullen we de resterende parkeerplaatsen afschaffen.

In de richting van de Kleine Ring is de weg niet breed genoeg om een fietspad aan te leggen. Er zal wel wegmarkering worden aangebracht tussen de Verhaegenlaan en het Zuidstation. Voorts zal de markering van de tien voetgangersoversteekplaatsen worden vernieuwd en zullen er voetgangerseilandjes worden aangelegd ter hoogte van de Zwedenstraat, de Claesstraat en de Argonnestraat.

De werken zijn al goed gevorderd, maar door de weersomstandigheden zullen ze misschien enkele dagen vertraging oplopen.

De studie van de zwarte punten werd uitgevoerd door Brussel Mobiliteit, aan wie we hebben gevraagd om de problemen in de ongevalgevoelige zones op te lossen. Er zijn twee soorten maatregelen mogelijk, namelijk noodmaatregelen zoals in de Fonsnylaan of opportunitéswerken.

Voor acht van de dertig meest ongevalgevoelige zones had de regering al een project uitgewerkt, voor acht andere zones zal een nieuw project worden opgesteld en voor nog acht andere zones zullen noodmaatregelen worden genomen. De andere zones betreffen gemeentewegen. Ik heb Brussel Mobiliteit gevraagd om de betrokken gemeenten een overeenkomst voor te stellen, zodat ze op subsidies van het gewest kunnen rekenen.

Avant de l'avoir observé, la décision était déjà prise de sécuriser la piste cyclable en aménageant une séparation entre les cyclistes et les automobilistes. Lors d'une première phase, nous nous concentrerons sur les zones sans stationnement et je veux être clair quant à mon intention de supprimer le stationnement à terme car c'est la seule manière de bien sécuriser la zone du côté de la gare. Nous allons d'abord essayer sans la suppression du stationnement puis, si on constate que ce n'est pas assez sécurisé, nous n'aurons pas d'autre choix que de supprimer la dizaine de places existantes.

Dans le sens Forest vers la petite-ceinture, la largeur de la voirie ne permettant pas la création d'une piste cyclable, des marquages aux sols seront réalisés entre l'avenue Verhaegen et la gare du Midi, les 10 traversées piétonnes bénéficieront d'un nouveau marquage et des refuges seront aménagés aux abords des rues de Suède, Claes et d'Argonne.

Ces travaux sont déjà bien avancés. Cependant, les conditions climatiques retarderont peut-être de quelques jours la fin du chantier.

L'étude des points noirs a été réalisée par Bruxelles Mobilité, à laquelle nous avons déjà indiqué que les problèmes de ces zones à concentration d'accidents (ZACA) devaient être résolus. Deux possibilités existent : la sécurisation d'urgence, telle que réalisée sur l'avenue Fonsny, et les travaux d'opportunité.

Parmi les 30 ZACA, 8 sont déjà reprises dans le périmètre de projets du gouvernement, 8 susciteront un nouveau projet spécifique, 8 autres sont programmées en résolution d'urgence et les autres se trouvent sur des voiries communales. Pour ces dernières, j'ai demandé à Bruxelles Mobilité de proposer aux communes concernées une formule de convention. Grâce à celle-ci, elles auront la possibilité de prendre le dossier en main, mais c'est la Région qui subventionnera les travaux.

Sur la ZACA Fonsny, la première phase de travaux est terminée. Une seconde phase consistera à séparer physiquement les pistes cyclables.

Tous ces points noirs devront être traités au cours de la présente législature. J'ai demandé à

Op de Fonsnylaan is de eerste fase van de werken voltooid. Tijdens de tweede fase zal een fysieke scheiding tussen het wegdek en de fietspaden worden aangebracht.

Alle zwarte punten moeten nog tijdens deze legislatuur worden aangepakt. Ik heb mijn administratie gevraagd om een gedetailleerde uitvoeringsplanning op te stellen.

Er zijn werkgroepen opgericht waarin alle partners vertegenwoordigd zijn.

l'administration qu'elle me soumette un calendrier d'exécution précis.

Des groupes de travail réunissent l'ensemble des partenaires.

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

M. Alain Maron (Ecolo).- Ce qui a été réalisé pour Fonsny est une bonne nouvelle. Cependant, je ne comprends pas tout à fait votre logique. Pourquoi un traitement différencié pour l'entrée et la sortie de la ville ? Vous avez réduit cette dernière à une seule bande avec marquage au sol entre la petite ceinture vers Forest, c'est une bonne chose. Vous annoncez également des aménagements physiques supplémentaires. Tant mieux. Mais vous ne supprimez aucune place de parking ou très peu. J'attire votre attention qu'il y a là aussi une station Villo qui devrait être déplacée en face ou dans une rue perpendiculaire, comme la rue du Danemark par exemple. Son endroit actuel est le pire qu'on pouvait imaginer.

En revanche, rien n'a été prévu pour l'entrée de la ville. Les cyclistes doivent emprunter une autre voirie, comme la rue de Mérode perpendiculaire qui varie cependant sur sa fin dans son embranchement avec la petite ceinture, ou zigzaguer entre les voitures dans les embouteillages. C'est très inconfortable. Or il y aurait moyen d'aménager une piste cyclable sous couvert de la suppression de certains emplacements de parking. Pourquoi avez-vous une position si radicale pour la sortie de la ville alors que votre parti pris est très mou pour son entrée ?

Plus globalement sur le schéma directeur Midi : ce dossier est toujours resté secret notamment sur les aménagements aux alentours de la gare de Bruxelles-Midi. Le secret a entouré les négociations avec les promoteurs et les autres intervenants, les Plans particuliers d'affectation du sol (PPAS) et les plans d'expropriation. Une société anonyme a été créée pour gérer le projet peu transparent. Les négociations en cours depuis des années entre la commune, la STIB et la SNCB demeurent sous le sceau du secret.

Cela s'est un peu amélioré depuis que l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) a pris en charge le

De voorzitter.- De heer Maron heeft het woord.

De heer Alain Maron (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het verheugt mij dat er maatregelen zijn genomen in de Fonsnylaan. Helaas echter niet in de twee richtingen. Richting Vorst werd één rijstrook geschrapt en is er een fietspad aangelegd, maar in de andere richting niet. Fietsers moeten een andere straat nemen, zoals de Mérodestraat, of tussen de auto's door laveren als er files zijn. Dat is niet erg comfortabel. Het zou nochtans mogelijk zijn om ook in die richting een fietspad te creëren als een aantal parkeerplaatsen werd geschrapt.*

In het richtschema is overigens niet veel terug te vinden over de aanleg van de openbare ruimte rond het Zuidstation. Er is nooit veel vrijgegeven over de onderhandelingen met de gemeente, de NMBS en de projectontwikkelaars, over de bijzondere bestemmingsplannen of de onteigeningsplannen. Het project is totaal niet transparant.

Er kwam enige verbetering in de situatie nadat het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO) het dossier in handen had genomen. Zo werd onder meer een diagnoserapport bekendgemaakt.

Vandaag beroept u zich evenwel eens te meer op het vertrouwelijke karakter van de besprekingen. De regering had beslist om openlijk te communiceren over het richtschema dat in eerste lezing werd goedgekeurd, maar blijkbaar gebeurde dat zonder voorafgaand akkoord van de gemeente en de NMBS en moet nu de informatie opnieuw vertrouwelijk blijven om een mogelijk akkoord niet in het gedrang te brengen. Ik begrijp uw logica niet. Ofwel communiceert u pas nadat er een akkoord is bereikt, ofwel communiceert u van bij het begin over het project en maakt u er een publiek debat van.

Die geheimdoenerij komt de toekomst van de Zuidwijk niet ten goede. In plaats van te streven naar een grotere transparantie, naar een publiek debat, naar een dialoog met het middenveld en de

dossier. Un rapport de diagnostic a été rendu public. C'était une bonne chose mais maintenant vous réutilisez l'argument de confidentialité. Or le gouvernement a décidé de communiquer publiquement sur le schéma directeur approuvé en première lecture, manifestement sans accord préalable puisque, dans la foulée, la commune et la SNCB ont affirmé ne pas être d'accord.

Vous nous dites ensuite que pour préserver l'accord, les informations doivent rester confidentielles. Je ne comprends pas votre logique. Soit vous gardez les choses secrètes dès le départ et vous communiquez après que l'accord a été réalisé, soit vous communiquez d'emblée, vous assumez pleinement le fait de communiquer et l'affaire est portée sur l'espace public.

D'autant plus que sur le fond, la confidentialité excessive, voire le "secret" entretenu autour de ces dossiers, a toujours desservi l'avenir du quartier du Midi. La position de la Région quant à l'aménagement des espaces publics et la prise en compte des besoins des Bruxellois sont défendus par plusieurs d'acteurs. Les moins concernés par l'avis des Bruxellois sont la SNCB et les promoteurs privés.

Plutôt que de miser sur une plus grande transparence, sur une ouverture au débat public, sur le dialogue avec la société civile et les habitants et un élargissement des débats dans la presse, ce qui pourrait aider la Région dans son positionnement et faire avancer les choses, vous refusez de répondre à mes questions, pour des raisons de confidentialité et "afin de ne pas nuire aux négociations". Cette attitude me laisse pantois.

Je suis ce dossier depuis des années et depuis des années, il patine. Je ne peux que vous inviter à changer de méthode. En maintenant la méthode actuelle, je crains que l'on n'aboutisse pas à un accord avec les parties, ou que l'on arrive à un mauvais accord qui ne sera pas réalisé au bénéfice des Bruxellois.

M. Pascal Smet, ministre.- Je constate uniquement que l'ICR passe par la rue de Mérode. Nous examinons s'il n'existe pas d'autre solution, mais nous avons voulu répondre en urgence à ce problème.

inwoners en een uitbreiding van het debat in de pers, wat het gewest kan helpen om zijn standpunt te bepalen en de zaken vooruit te doen gaan, weigert u om op mijn vragen te antwoorden teneinde de onderhandelingen niet te schaden. Ik sta versted door die houding.

Het dossier van de Zuidwijk sleept al jaren aan. Ik raad u aan om van aanpak te veranderen. De huidige manier van werken zal volgens mij nooit tot een akkoord leiden, ofwel tot een dat geen goede zaak is voor de Brusselaars.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De gewestelijke fietsroute loopt door de Mérodestraat. Wij onderzoeken of er een andere oplossing is, maar we hebben een snelle oplossing willen uitwerken.*

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Je suis satisfait de la réponse, mais le ministre reconnaît lui-même qu'au-delà des aménagements, un travail de répression policière est nécessaire. Je ne suis pas très en faveur des caméras, mais force est de se rendre compte que nombre de gens, ne fût-ce que pour éviter les dos d'âne et les trottoirs traversants, empruntent les voies de trams en roulant comme des malades. La norme ne sera intégrée que par la répression. C'est moche à dire, mais je ne crois pas à l'adhésion des gens à une norme qu'ils ne voient pas comme telle.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'extension de la ligne de tram 9 jusqu'à l'aéroport".

INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "le prolongement du tram 9 jusqu'à l'aéroport de Zaventem".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La ligne de tram 9 enfin amorcée semble concentrer nombre d'attentions sur son avenir, alors que les travaux en sont à leurs premiers coups de pelle. Vous avez en effet lancé l'idée de prolonger cette ligne jusqu'à l'aéroport, ce qui est neuf, car la prolongation envisagée vers l'aéroport a été, il fut un certain temps, celle du tram 94 sur le boulevard de la Woluwe. Et cette idée semblait avoir été quelque peu délaissée au profit d'une annonce récente que vous avez formulée, à savoir l'extension de la ligne 62 jusqu'à l'aéroport.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Naast de materiële ingrepen zou de politie ook repressiever moeten optreden. Heel wat automobilisten rijden gewoon op de trambanen, onder meer om de verkeersdrempels te vermijden. Als we willen dat de verkeersregels worden gerespecteerd, moeten we de repressie opdrijven.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de verlenging van tramlijn 9 tot aan de luchthaven".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "de verlenging van tramlijn 9 tot aan de luchthaven van Zaventem".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Tramlijn 9 krijgt veel aandacht, ondanks het feit dat de werken amper zijn gestart. U wilt deze lijn verlengen tot aan de luchthaven, wat nieuw is. Eerder was er sprake van een verlenging van lijn 94 of lijn 62.*

Het is vreemd dat u een lijn wilt verlengen die nog niet bestaat en waarvan we niet weten wat de bezettingsgraad zal zijn als ze tot de luchthaven rijdt. Het is goed dat er initiatieven worden genomen om de autodruk te verlagen, maar in het geval van lijn 9 bevindt een groot deel van het

L'inspiration semblant assez fertile, une nouvelle idée est émise qui, cette fois, est un peu inattendue. Vous envisagez en effet de prolonger une ligne qui n'existe pas encore et dont on ignore quel sera le succès, en la menant jusqu'à l'aéroport. On peut se réjouir de toute initiative sur le plan de la mobilité susceptible d'alléger notamment la pression automobile mais, dans le cas de l'extension de la ligne 9, une grande partie du parcours s'effectue en dehors de la Région bruxelloise et l'incidence sur la diminution du trafic automobile en Région bruxelloise peut être mise en question.

Malgré les intentions louables de prolonger des lignes de tram en périphérie bruxelloise, on ne peut que constater un blocage du côté de la Région flamande à toutes les initiatives menées jusqu'ici. Au cours d'une législature antérieure, vous avez vous-même annoncé qu'une ligne de tram serait prolongée au-delà de Stalle pour aller à Lot-Ruisbroek. Il s'agit d'un très faible parcours en Région flamande et rien n'a été réalisé.

Rappelez-vous l'opposition de la commune de Grimbergen à voir le tram 19 aller au-delà de De Wand, alors qu'une telle extension recueillerait un réel attrait. Ici aussi, il n'était question de quelques kilomètres et cela n'a pu être concrétisé.

L'extension de la ligne 9 que vous préconisez jusqu'à l'aéroport couvrirait un certain nombre de communes flamandes qui doivent marquer leur accord sur ce nouvel axe de transport.

En conséquence, voudriez-vous répondre à quelques questions plus précises ? L'idée d'étendre la future ligne de tram 9 a-t-elle été soumise à la Région flamande ? Ce nouvel axe remplacerait-il un de ceux prévus dans le plan Brabantnet ?

Les moyens financiers qui seront investis dans ce projet pour la section située dans la Région de Bruxelles-Capitale ne pourraient-ils être mieux rentabilisés pour des améliorations du réseau intrabruellois et notamment le lancement d'une étude quant à la prolongation de l'axe de métro Nord-Sud au-delà de la station Albert ?

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Mon interpellation date du 24 septembre et les faits ont quelque peu évolué

traject zich buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en is het maar de vraag of de invloed op het verkeer in Brussel groot zal zijn.

De bedoeling om Brusselse tramlijnen te verlengen naar de Rand, is lofwaardig, maar stuit enkel op blokkeringen aan Vlaamse kant. Zelfs de geplande en erg korte verlenging van de tram van Stalle tot in Lot-Ruisbroek is er niet gekomen. De gemeente Grimbergen wilde indertijd niet dat tram 19 verder zou rijden dan De Wand, zelfs niet voor enkele kilometers.

Voor een verlenging van lijn 9 tot aan de luchthaven is ook de goedkeuring van enkele Vlaamse gemeenten nodig. Hebt u dat idee al besproken met het Vlaams Gewest? Zou deze nieuwe lijn een van de twee geplande lijnen in het Brabantnet vervangen?

Kunt u de financiële middelen voor dit project niet beter gebruiken om verbeteringen aan te brengen in het intra-Brusselse netwerk en meer bepaald voor een studie over de verlenging van de Noord-Zuidas voorbij de halte Albert?

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

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Ik was verbaasd toen ik in de pers vernam dat u*

depuis cette date. Il n'est donc pas impossible que mon interpellation soit quelque peu décalée par rapport à la ligne du temps présentée dans la presse.

Quelle ne fut pas ma surprise en découvrant dans la presse votre volonté de prolonger la ligne du tram 9 jusqu'à l'aéroport de Zaventem. Des discussions avec De Lijn auraient déjà été entamées puisque, toujours selon la presse, c'est la Région flamande que vous souhaiteriez voir investir dans cette prolongation.

À ma connaissance, ce projet ne figure pas plus dans l'accord de majorité que dans les plans de la STIB ou du Réseau Brabant (De Lijn). Par conséquent cette information entraîne plusieurs interrogations.

Confirmez-vous votre volonté de prolonger la ligne ? Si oui, quels éléments motivent ce projet ? Les résultats d'une étude viennent-ils appuyer cette volonté ?

Quel impact sur le trafic intrabrugeois cette prolongation aura-t-elle ? À quel stade en sont vos concertations avec la société De Lijn ?

Avez-vous engagé des discussions avec la Région flamande et les communes concernées par l'éventuel tracé ? Et cela, compte tenu de l'extrême frilosité des communes de la Région flamande, de la province et de la Région flamande dans son ensemble à la pose d'un dixième de centimètre de rail bruxellois sur son sol.

Pouvez-vous nous confirmer que si ce projet venait à se concrétiser, il ne coûterait pas un euro à notre Région ?

De manière plus générale, cette extension de la ligne 9 - il serait d'ailleurs intéressant que vous nous informiez au sujet des zones qu'elle couvrirait - s'intègre-t-elle dans un plan d'ensemble du développement des transports publics en Région bruxelloise ?

S'agit-il plutôt d'un effet d'aubaine visant à amener la ligne 9 au-delà des frontières régionales, jusqu'à l'aéroport de Zaventem. Il me semble d'ailleurs que celui-ci est relativement bien desservi.

Enfin, j'attire votre attention sur le fait que la

tramlijn 9 wilde verlengen tot aan de luchthaven. Volgens de pers wenst u dat het Vlaams Gewest hierin investeert. Voor zover ik weet, staat dit project niet in het meerderheidsakkoord, noch in de plannen van de MIVB of De Lijn.

Bevestigt u uw wens om de lijn te verlengen? Zo ja, welke elementen lagen aan de basis van dit project? Wordt het ondersteund door resultaten van een studie?

Welke impact zou deze verlenging hebben op het verkeer binnen het Brussels Gewest? Hoever staat het overleg met De Lijn?

Overlegt u met het Vlaams Gewest en de gemeenten waar het traject doorheen zou lopen? Die staan meestal zeer weigerachtig tegenover dergelijke Brusselse verbindingen op hun grondgebied.

Kunt u bevestigen dat het project niets zou kosten aan het Brussels Gewest?

Past de verlenging van tramlijn 9 in een algemeen plan voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest? De luchthaven lijkt mij al vrij goed bediend.

Er is al heel wat overlegd met de bewoners over lijn 9, meer bepaald over het traject ervan. Vroeger moest dat een "sneltram" worden tussen het Simonisplein en het UZ Brussel, maar ondertussen is het een normale tram geworden, die van Simonis naar de Heizel rijdt.

Deze lijn rijdt onder meer langs de Dikke Beuklaan en het Palfijnplein en passeert langs de Modelwijk en andere buurten die dichtbevolkt zijn. Die mensen wachten op de tweede fase van de aanleg van lijn 9. Ik merk trouwens dat u vooruitloopt op de planning! Proficiat!

Vandaag horen we dat lijn 9 dan misschien toch niet via de Dikke Beuklaan zou rijden, maar eerder via de Romeinse Steenweg. Dat lijkt niet erg praktisch of rendabel. Honderd meter verder zou de lijn veel nuttiger zijn. Kunt u ons daarover geruststellen?

ligne 9 a quand même fait l'objet d'énormément de concertations avec les habitants, notamment au sujet de son tracé. Vous êtes donc mieux placé que quiconque pour savoir que le prolongement de ce qui fut à l'origine un "sneltram" entre la plaine Simonis et l'hôpital UZ Brussel, est devenu un tram normal, le 9, allant de la station Simonis au Heysel.

Cette ligne passe notamment par l'avenue de l'Arbre ballon, la place Palfijn,... où la densité est importante. Je pense par exemple aux milliers d'habitants de la Cité Modèle, située à gauche de la ligne lorsqu'on se dirige vers le Heysel. À droite se trouve tout un quartier de grande densité qui fut urbanisé après l'exposition de 1958. De nombreux habitants de ces quartiers attendent la mise en place de la deuxième phase de cette ligne 9, la première étant en cours. Vous êtes d'ailleurs en avance dans l'agenda des travaux et je vous en félicite M. le ministre !

On entend aujourd'hui que cette ligne 9 ne passerait peut-être plus par l'avenue de l'Arbre ballon mais irait se perdre sur la Chaussée Romaine. Au-dessus à droite de celle-ci se trouve la Cité Modèle et, à gauche, le Parking C, quelques maisons et des champs.

Cette hypothèse de modification du tracé de la ligne 9 n'est vraisemblablement pas d'un haut pragmatisme, ni d'une très grande rentabilité. À 100 mètres de là, la mise en place de cette ligne aurait en revanche toute sa pertinence. Pouvez-vous nous rassurer en la matière ?

Discussion conjointe

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le dossier de l'extension de la ligne de tram 9 vers l'aéroport de Zaventem, tout comme celui de l'élargissement du ring, renvoie vers la question de la coopération entre Régions et de la communauté métropolitaine. J'y reviendrai dans mon interpellation.

Je ne souhaite pas communautariser davantage le débat mais je voudrais contextualiser ce dossier afin de mettre en lumière les difficultés pour la Région bruxelloise de développer une politique de mobilité cohérente, en particulier avec la Région

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *De verlenging van tramlijn 9 tot Brussels Airport houdt, net als de uitbreiding van de Ring, verband met de samenwerking tussen de gewesten en met de hoofdstedelijke gemeenschap.*

Ik wil het debat niet op de communautaire spits drijven, maar zou toch de context willen schetsen die het Brussels Gewest moeilijk maakt om een samenhangend mobiliteitsbeleid te voeren.

Hoewel de hoofdstedelijke gemeenschap van

flamande qui l'entoure.

Si la communauté métropolitaine n'est pas encore effective, d'aucuns, dont vous, monsieur le ministre, défendent la poursuite de concertations bilatérales sur des dossiers particuliers afin d'éviter de stagner. L'une de ces concertations concerne le développement de lignes interrégionales. Vous avez indiqué avec le ministre-président qu'un groupe de travail étudiait cette question.

Dans notre déclaration de politique générale, il est précisé que "la Région poursuivra les discussions avec la Région flamande pour le développement des lignes interrégionales, notamment pour les lignes 62 et 94, le plateau du Heysel et la liaison vers la gare de Ruisbroek". Concrétiser ces quatre projets d'extension de ligne, même s'ils semblent relever du bon sens, serait déjà une immense réussite et un motif de satisfaction pour la Région bruxelloise et les usagers.

S'ajoute aujourd'hui un cinquième projet, qui ne figure pas dans ladite déclaration, à savoir l'extension de la ligne de tram 9 jusqu'à l'aéroport. Avec lui, nous avons l'impression que la Région bruxelloise réagit aux pressions de la Flandre qui, elle, souhaite développer très rapidement ses propres lignes, en l'occurrence le sneltram dans le nord de Bruxelles. Si, dans l'absolu, nous pouvons juger pertinente la création d'une ligne de tram bruxelloise jusqu'à l'aéroport, qu'advient-il des quatre autres projets déjà en préparation ?

À quel prix une telle extension sera-t-elle développée ? Le sera-t-elle au détriment des autres ?

Lors des discussions budgétaires a été évoqué le tracé des futures lignes autour du plateau du Heysel, dont le passage du tram De Lijn sur la chaussée Romaine. Nous sommes tous d'accord pour dire qu'une telle option est inacceptable pour les Bruxellois. Il s'agit d'un investissement insensé, compte tenu du peu d'habitants dans cette zone en comparaison avec d'autres quartiers très proches et plus densément peuplés.

L'extension de la ligne de tram vers l'aéroport constituera-t-elle une contrepartie accordée aux Bruxellois pour l'acceptation d'un sneltram sur la chaussée Romaine ?

Brussel nog niet opgericht is, willen sommigen, zoals u, de bilaterale onderhandelingen over bepaalde dossiers voortzetten om een blokkering te voorkomen. Een deel van die onderhandelingen gaat over de ontwikkeling van interregionale tramlijnen.

In de algemene beleidsverklaring staat dat het gewest de besprekingen over de uitbouw van interregionale lijnen zal voortzetten, meer bepaald in verband met lijnen 62 en lijn 94, de Heizel en de verbinding met het station van Ruisbroek. De uitbreiding van die lijnen zou al een groot succes zijn.

Vandaag komt er nog een vijfde project bij, namelijk de verlenging van tramlijn 9 naar de luchthaven. Daarmee lijkt het Brussels Gewest te reageren op druk van het Vlaams Gewest, dat snel zijn eigen lijnen wil uitbouwen, waaronder een sneltram voor de Noordrand. Op zich vinden we de aanleg van een Brusselse tramlijn naar de luchthaven een goede zaak, maar wat betekent dat voor de vier andere projecten die worden voorbereid? Hoeveel zal de verlenging van tramlijn 9 kosten? Worden voor die verlenging andere projecten opgegeven?

Tijdens de begrotingsbesprekingen kwam het tracé van de toekomstige lijnen in de omgeving van de Heizel ter sprake, waaronder de tram van De Lijn, die via de Romeinsesteenweg zou rijden. We zijn het erover eens dat die investering geen steek houdt voor Brussel vanwege de geringe bevolkingsdichtheid in die buurt.

Is de uitbreiding van de tramlijn naar de luchthaven een toegeving om de Brusselaars de sneltram in de Romeinsesteenweg te laten slikken? Wat denkt de regering over de ontwikkeling van interregionale tramlijnen? Welke van de vijf uitbreidingsprojecten naar de Rand krijgen de prioriteit? Wat is de stand van zaken?

Quelle est la position du gouvernement sur ce nouveau projet interrégional d'extension ?

Parmi les cinq projets de prolongement de lignes hors Bruxelles, lesquels sont prioritaires pour la Région bruxelloise et quel en est l'état d'avancement ?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Dire qu'un allongement de lignes de transports en commun est une bonne chose tient du réflexe. Néanmoins, nous avons déjà eu, en votre absence durant 5 ans, l'occasion de nous pencher sur la question des lignes transrégionales.

Dans les projets de De Lijn et le sens des priorités que démontre cette société, nous savons que notre problème est le flot de voitures qui cherchent quotidiennement à rejoindre notre Région. À la lecture des cartes, nous savons également qu'énormément de personnes qui habitent en périphérie proche de Bruxelles se rendent en voiture dans la capitale car l'offre de transports publics n'est pas du tout satisfaisante.

Face à cela, deux réponses ont été apportées : le RER qui est annoncé mais pas encore acquis et des lignes transrégionales qui relieraient ces communes proches à notre Région. Cela permettrait de diminuer le nombre de navetteurs motorisés ainsi que d'éviter la construction de gigantesques parkings de dissuasion. Ce serait donc positif !

Pourquoi s'acharne-t-on à encore vouloir encore mieux desservir cet aéroport de Zaventem qui est mieux desservi que de nombreux coins de Bruxelles qui sont parfois des pôles économiques ? Je m'interroge donc sur cette obsession de vouloir emmener les gens à Zaventem puisque le Bruxellois moyen voyage peut-être parfois en avion mais ce n'est pas son quotidien. Il faut aussi garder la raison à propos du fameux flux de travailleurs bruxellois vers l'aéroport et le comparer avec d'autres sites régionaux. L'aéroport facile à atteindre. Il y a des coins de Bruxelles qui sont soit plus densément peuplés, soit des pôles économiques bien moins faciles à atteindre à l'intérieur de Bruxelles.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik ben voorstander van meer openbaar vervoer, maar we hebben ons de afgelopen vijf jaar al gebogen over interregionaal openbaar vervoer.*

Inzake de verbindingen van De Lijn naar Brussel, is het duidelijk dat voor het Brussels Gewest het pendelverkeer het grootste probleem vormt. Heel veel inwoners uit de Rand komen met de auto naar het gewest omdat het aanbod van openbaar vervoer niet goed genoeg is.

Het GEN, dat nog steeds niet klaar is, en interregionale tramlijnen moeten pendelaars in de toekomst stimuleren om niet langer met de wagen naar het Brussels Gewest te komen. Gigantische overstapparkings zouden dan ook niet langer nodig zijn. Zulke lijnen zouden dan ook positief zijn.

Maar waarom wilt u absoluut vasthouden aan een betere verbinding met de luchthaven? Die is nu al een stuk vlotter bereikbaar dan sommige bedrijvzones in het Brussels Gewest. Er werken heel wat Brusselaars op de luchthaven, maar ook in dichtbevolkte Brusselse wijken die vaak slechter bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Wat zijn uw doelstellingen?

J'aimerais connaître les objectifs poursuivis. On ne peut pas faire tout partout. Pourquoi cette obsession de desservir la zone aéroportuaire persiste-t-elle ?

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Je signale à mes collègues qu'ils trouveront, sur le site internet de De Lijn, les toutes dernières informations sur l'évolution des trois lignes du Brabantnet, dont le "sneltram" et le "ringtram".*

Je suis de près ce dossier important pour Bruxelles. Je ne ressens pas de blocages de la part de la Flandre, mais le ministre Smet nous en dira certainement plus long à ce sujet.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- On a coutume de dire qu'urbanistiquement et historiquement, les communes, et singulièrement celles de la périphérie, se sont structurées autour d'axes de transports publics existants. Rappelons-nous le tram ST, qui allait à Strombeek, le W qui allait à Wemmel, ou le G, à Grimbergen ; l'un d'eux ralliait même Londerzeel. De nos jours, ces endroits ne sont plus desservis.

Mme Delforge a mille fois raison : aujourd'hui, une grande partie des gens qui rentrent en voiture à Bruxelles viennent de Wemmel, Zellik, Grimbergen, donc de pas très loin. Tout le monde sait, par exemple, qu'il n'y a pas à Wemmel d'école secondaire pour les francophones, qui y sont pourtant majoritaires. Or, pour aller à Bruxelles, il n'y a ni tram, ni train... Dans cette espèce d'hinterland, l'usage de la voiture s'impose. Ces communes - notamment Grimbergen, Strombeek-Bever ou Wemmel -, très imbriquées dans la vie bruxelloise, relèvent de l'espace de la communauté urbaine, mais sont particulièrement mal desservies en termes de transports publics.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik wijs mijn collega's erop dat zij op de website van De Lijn heel veel informatie vinden over de jongste stand van zaken in verband met de drie lijnen van het Brabantnet, waaronder de zogenaamde sneltram en de ringtram.

Aangezien het om een belangrijk dossier voor Brussel gaat, volg ik het op de voet. Ik heb alvast niet in de indruk dat er sprake is van blokkeringen door Vlaanderen, maar minister Smet zal ons daar ongetwijfeld meer over kunnen vertellen.

Het volstaat eigenlijk om even 'Brabantnet' te googelen, want op de website wordt het project uitgebreid toegelicht.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans)*.- *Er wordt vaak gezegd dat de gemeenten, in het bijzonder de randgemeenten, gegroeid zijn langs verkeersassen die door het openbaar vervoer werden bediend. Vroeger waren er trouwens trams die van Brussel naar randgemeenten als Grimbergen of Londerzeel reden.*

Mevrouw Delforge heeft groot gelijk als ze zegt dat een groot deel van de autobestuurders in Brussel uit randgemeenten komen. Iedereen weet bijvoorbeeld dat er in Wemmel geen Franstalige middelbare school is, hoewel Franstaligen er de meerderheid vormen, en dat je er geen tram of trein naar Brussel kunt nemen. Bijgevolg nemen zeer veel mensen in de Rand de auto om naar Brussel te gaan.

Misschien moeten we, zoals mevrouw Van Achter suggereert, een kijkje nemen op de site van De Lijn om te achterhalen hoe het met het Brabantnet staat.

Peut-être faut-il, comme le suggère Mme Van Achter, aller voir le site de De Lijn pour avoir des informations sur le Brabantnet. Ainsi, à une prochaine occasion, nous pourrions nous pencher sur la question de savoir comment les choses avancent.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Confrontés aujourd'hui à de gigantesques problèmes de mobilité, nous envisageons de réintroduire, dans le cadre du réseau express régional (RER), des lignes de tram abandonnées depuis des lustres et je m'en réjouis.*

Il importe cependant de définir les lignes de tram interrégionales prioritaires et leurs points de destination. Ainsi, tout désenclavement de l'aéroport est le bienvenu et la nouvelle ligne de tram circulant en périphérie pourrait y contribuer.

Sur le site internet de De Lijn, je lis d'ailleurs qu'une des trois nouvelles lignes de tram du Brabantnet partira de Jette avant de s'engager en périphérie, reviendra en Région bruxelloise pour se diriger enfin vers Zaventem, sa destination finale.

Selon vous, quel serait le trajet idéal de ce tram sur le territoire bruxellois ? Quels sont les critères qui guideront votre décision ? Une analyse coûts-bénéfices sera-t-elle réalisée ? Comment les entretiens avec la Flandre et De Lijn se déroulent-ils ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- M. Van Goidsenhoven, gouverneur, c'est prévoir.

Toutefois, ici, il s'agit moins de prévoir que

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Vroeger reden er niet alleen in het noorden trams van de Rand naar Brussel. Ook bijvoorbeeld in Overijse liggen er nog tramsporen van decennia geleden. Al die tramlijnen waren uitgebouwd en zijn allemaal opgeheven. Vandaag zijn er reusachtige problemen en denken we opnieuw na over het aanleggen van dergelijke tramlijnen, onder meer met het gewestelijk expresnet (GEN).

Dit dossier is niet nieuw. Het gaat al jaren mee. Ik veronderstel dat de informatie ook op andere sites dan die van De Lijn terug te vinden is. Het klopt dat de drie tramlijnen van het Brabantnet in detail beschreven staan op de website van De Lijn. Als ik het goed heb begrepen, zal een van de nieuwe tramlijnen vertrekken in Jette, vervolgens naar de Rand rijden, weer het Brussels Gewest aandoen en eindigen in Zaventem.

Ik ben een voorstander van interregionale tramlijnen. De vraag rijst natuurlijk wat de prioriteiten zijn en waar de trams naartoe moeten rijden. Elke mogelijke ontsluiting van de luchthaven is mooi meegenomen. Er wordt al jaren gezegd dat de luchthaven al goed is ontsloten, maar ik ben daar niet van overtuigd. De nieuwe tramlijn in de Rand kan helpen om de luchthaven beter te ontsluiten.

Welk traject moet de tram volgens u bij voorkeur volgen op het Brusselse grondgebied? Op basis van welke criteria zult u daarover oordelen? Wordt er een kosten-batenanalyse gemaakt? Hoe verlopen de gesprekken met Vlaanderen en met De Lijn?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Regeren is voorzien, maar in dit geval komt het veeleer neer op een puzzel leggen. De nieuwe tramlijn 9 moet Simonis met de Heizel verbinden.*

d'assembler les pièces du puzzle. Comme on l'a toujours dit, le trajet du tram 9, pour lequel les travaux ont commencé, doit s'étendre de Simonis au Heysel. Entre-temps, le projet Néo s'est développé, comprenant, dans un premier temps, des logements et un centre commercial et, ultérieurement, un centre de congrès, une zone piétonne sur le plateau du Heysel, le Palais 12, etc. Les activités vont donc se multiplier et par conséquent la demande de mobilité.

À ce dossier sont venus s'ajouter le stade de football et la volonté du gouvernement bruxellois de développer le parking C en "Park and Ride" pour abriter au minimum 3 000 places. Cela signifie que l'on doit connecter ce parking avec le réseau ferroviaire bruxellois, soit le métro, soit le tram. Le Brabantnet est une autre pièce de ce puzzle qui s'est complexifié à la suite de la décision du gouvernement flamand et de De Lijn de faire passer la ligne de tram par le parking C.

Nous avons assemblé toutes ces pièces et avons décidé de connecter le stade et surtout le Park and Ride avec le tram. Le gouvernement bruxellois dans son plan pluriannuel pour l'investissement dans les transports en commun a choisi d'offrir une meilleure connexion de lignes de tram. Le trajet du 3 sera prolongé jusqu'au Plateau du Heysel, où sera construit un dépôt de trams. Le tram 9 desservira également le Plateau, ainsi que bientôt, dans le cadre du Brabantnet, le tram venant de Willebroek et le "ringtram".

Dans ce cadre, nous avons décidé de réunir tous les acteurs : De Lijn, l'administration flamande de la Mobilité, Bruxelles Mobilité, la STIB, mon cabinet. Ces négociations se déroulent très bien, tout le monde comprenant l'opportunité de connecter le nord au réseau de trams bruxellois.

Avec le Brabantnet, nous allons nous diriger vers les communes de la périphérie, ce dont nous ne pouvons que nous réjouir. Il s'agissait d'une très grande erreur d'abolir les tramways. Je suis certain qu'à l'avenir on considèrera la période entre les années 1950 et 2020 comme une erreur stratégique profonde dans le développement urbain.

Le but est, à brève échéance, d'envisager toutes les options quant à la connexion des trams au plateau du Heysel avec la Flandre. Deux options existent pour connecter le tram 9 au Heysel : via la

Intussen is duidelijk geworden dat in de eerste fase van Neo woningen en een winkelcentrum worden gebouwd. Later komen daar nog een congrescentrum en een voetgangerszone bij. Door de toename van de bedrijvigheid op de Heizel zal er ook een grotere vraag naar openbaar vervoer ontstaan.

Bovendien worden er op parking C van de Heizel ook nog eens een nieuw voetbalstadion en een overstapparking voor minstens 3.000 auto's gepland. Daarvoor heb je een trein-, metro- of tramverbinding nodig. Het Brabantnet maakt de puzzel nog complexer omdat de Vlaamse regering en De Lijn beslist hebben dat die tramlijn bij parking C zal stoppen.

Al die elementen hebben ons ertoe gebracht om een nieuwe tramlijn aan te leggen van Simonis naar het toekomstige voetbalstadion op de Heizel. Die moet zeker ook bij de overstapparking stoppen. Het traject van tram 3 wordt verlengd tot aan een nieuwe remise op de Heizel. Tram 9 zal ook naar de Heizel rijden, net zoals de tram uit Willebroek en de Ringtram die er in het kader van het Brabantnet komen.

In die context hebben we alle partijen samengebracht: De Lijn, de Vlaamse mobiliteitsadministratie, Brussel Mobiliteit, de MIVB en mijn kabinet. De onderhandelingen verlopen vlot omdat iedereen begrijpt hoe belangrijk het is om de Noordrand aan te sluiten op het Brusselse tramnet. Dankzij het Brabantnet wordt de Rand beter bediend door het openbaar vervoer. Daar kunnen we alleen maar blij mee zijn. Het was immers een historische vergissing om de oude tramverbindingen van Brussel naar de Rand te ontmantelen. Volgens mij zal in de toekomst blijken dat de periode van 1950 tot 2020 een ramp was op het gebied van stedelijke ontwikkeling.

Het is de bedoeling om op korte termijn alle opties voor de tramverbindingen tussen de Heizel en Vlaanderen op een rij te zetten. Voor tram 9 naar de Heizel zijn er twee mogelijke tracés: via de Romeinsesteenweg of via woonwijken. Die laatste optie heeft de voorkeur omdat ze meer voordelen biedt. Tram 9 zou ook het tracé van de Ringtram kunnen gebruiken en doorrijden naar Brussels Airport. Een alternatief is dat passagiers die de tram naar de luchthaven willen nemen, overstappen op de Heizel. Daarover zullen we later

chaussée Romaine ou via les quartiers habités. C'est cette dernière option qui a été choisie car elle montrait plus d'avantages. Cela offre la possibilité que le tram 9 emprunte également l'infrastructure du "Ringtram". Soit le tram 9 continue jusqu'à l'aéroport, soit les voyageurs changent de ligne au plateau du Heysel. Nous ne devons pas encore trancher.

L'infrastructure existera pour que les trams roulent entre Simonis et l'aéroport. Est-ce que ce sera le tram 9 proprement dit, ou un tram flamand, ou encore via un changement au plateau du Heysel ? Nous en discuterons plus tard.

Ce qui compte maintenant, c'est qu'avant 2020, les connexions ferroviaires soient effectives. Cela signifie qu'à très brève échéance, la STIB va recevoir l'ordre de lancer le projet sur le territoire bruxellois en collaboration avec la Région flamande. On améliorera ainsi considérablement la mobilité dans toutes ces zones. Ce sera un grand bénéfice pour les Bruxellois, principalement du côté de Jette, Laeken et Bruxelles-Ville, mais aussi pour la périphérie de Bruxelles.

Les Flamands en comprennent aussi l'intérêt. Beaucoup fréquentent le marché de Jette. Les trams du Brabantnet, en particulier le "ringtram" vers Strombeek ou Vilvoorde, leur faciliteront grandement les trajets. Cela ouvre de nombreuses potentialités. Nous ne voyons que des avantages à ce projet.

La concertation avec tous les acteurs concernés se passe bien. Je pense que le gouvernement bruxellois pourra prendre toutes les décisions nécessaires à la réalisation de ce plan très prochainement. Cela signifie, M. Van Goidsenhoven, qu'une fois la première phase du tram 9 terminée, on pourra immédiatement lancer la deuxième phase de connexion avec le plateau du Heysel ou la débiter partiellement en même temps. Tout le monde y gagne, quel bonheur !

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- "Gouverner, c'est prévoir", comme le disait Émile de Girardin, un journaliste et homme politique français du 19^e siècle, en quelque sorte l'inventeur de la presse moderne. Il terminait sa citation par

een beslissing nemen.

Het belangrijkste is dat de tramsporen er tegen 2020 liggen. Dat betekent dat de MIVB binnenkort de opdracht krijgt om het project in Brussel op te starten in samenwerking met het Vlaams Gewest. Het zal de mobiliteit in Jette, Laken en Brussel-Stad, maar ook in de Rand sterk verbeteren.

Veel Vlamingen bezoeken bijvoorbeeld de markt van Jette. Dankzij het Brabantnet zullen ze daar vlotter naartoe kunnen gaan. Het overleg verloopt vlot. Ik denk dat de regering binnen afzienbare tijd knopen zal kunnen doorhakken. Als de eerste fase van tram 9 afgerond is, kan de tweede fase, namelijk de verbinding met de Heizel, onmiddellijk van start gaan. Iedereen heeft voordeel bij tram 9.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Alles verloopt dus vlot. We zijn het met u eens dat het schrappen van de tramlijnen van Brussel naar de Rand een historische vergissing was, maar waarom kan tramlijn 19 dan niet*

"Et ne rien prévoir, c'est courir à sa perte."

Nous notons que tout se déroule très bien dans vos discussions avec vos interlocuteurs. Quand vous dites que la suppression des lignes de Grimbergen, Londerzeel et Wemmel est une erreur historique, nous sommes tous d'accord, bien évidemment. Ceci dit, pourquoi le tram 19 n'a-t-il pu être prolongé au-delà de De Wand jusqu'à Grimbergen, ce qui aurait rétabli une bonne liaison avec la station Simonis ?

M. Pascal Smet, ministre.- Quand nous ferons les travaux d'infrastructure qui ont été décidés, il y aura beaucoup de possibilités pour les lignes de tram. Nous allons encore avoir une réflexion approfondie avec la Flandre sur les trajets de ces lignes de tram. Nous sommes sur la bonne voie. Ne surchargeons pas la barque.

Concernant le 62, nous dépendons de la Flandre. La Région flamande a toujours dit qu'à la fin de cette législature ils mettraient en œuvre des travaux d'infrastructure et qu'ils travailleraient à la préparation de ce dossier. La Région bruxelloise ne doit plus investir dans l'infrastructure puisque nous sommes déjà à la limite de la frontière.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Je suis rassuré quant au tracé du tram 9. C'eût été une catastrophe de le ramener sur la chaussée Romaine. Pour le reste, nous avons bien compris le message de M. le ministre.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

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

**concernant "les commandes de bus de la
STIB".**

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

worden doorgetrokken van De Wand naar Grimbergen? Op die manier zou er ook een goede verbinding met Simonis zijn.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De trajecten van de tramlijnen zullen nog uitgebreid aan bod komen in de besprekingen met Vlaanderen. We zijn nu op de goede weg, maar mogen onze hand niet overspelen.*

Voor tram 62 hangen we af van het Vlaams Gewest. De Vlaamse regering heeft altijd volgehouden dat ze tegen het einde van deze regeerperiode van start gaat met de infrastructuurwerken. Het Brussels Gewest moet niet meer investeren in traminfrastructuur, want de MIVB rijdt al tot de gewestgrens.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Ik ben blij met uw standpunt over tram 9, die u bij voorkeur door woonwijken wilt laten rijden. Het zou een rampzalige beslissing zijn om hem door de Romeinsesteenweg te laten rijden.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

**betreffende "de busbestellingen van de
MIVB".**

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *J'ai déposé cette interpellation il y a deux mois. Entre-temps, je sais en gros dans quelle direction le ministre souhaite s'engager, mais j'aimerais avoir plus de détails.*

D'ici 2018, la STIB doit remplacer un grand nombre de ses bus très polluants. Par quels bus les remplacera-t-elle ? Des bus hybrides ou des bus électriques ?

La STIB a-t-elle déjà évalué la possibilité d'acheter des bus électriques ? Dans la négative, quand l'étude de marché sera-t-elle clôturée ?

En tout cas, la procédure d'adjudication sera longue. Elle ne pourra donc souffrir aucun retard, puisque que nous en sommes réduits à utiliser des bus au diesel très polluants qui ne satisfont qu'à la norme d'émission Euro 4.

Mettez-vous en œuvre des projets pilotes vu le nombre important de véhicules à remplacer ? L'opération aura-t-elle lieu en une fois ou en plusieurs phases ?

La problématique environnementale est un sujet particulièrement brûlant à la lumière de la Conférence de Paris pour le climat. La lutte contre la pollution de l'air va s'intensifier, surtout en milieu urbain. Comment traiterez-vous ce dossier important ?

Discussion

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Dans le cadre de votre exposé sur le plan directeur bus, vous aviez annoncé un budget de 126 millions d'euros pour une commande de 235 bus électriques que vous souhaitez voir livrer pour la fin de l'année 2018.

De heer Paul Delva (CD&V).- Deze interpellatie werd al een tweetal maanden geleden ingediend. Ik heb sindsdien slechts een onvolledig antwoord gekregen. Deze kwestie is al meermaals aan bod gekomen, onder meer naar aanleiding van de discussies over de begroting, over de grote MIVB-projecten en over het busplan. Ik ben inmiddels dan ook in grote lijnen op de hoogte van de plannen van de minister.

Tegen 2018 moet de MIVB een groot aantal van haar zwaar vervuilende bussen vervangen. De vraag is welk type bussen er zal worden besteld: hybride bussen of volledig elektrische bussen. U hebt de MIVB immers verzocht om na te gaan of het mogelijk is om elektrische bussen te kopen. Is dat inmiddels gebeurd? Zo niet, wanneer wordt het marktonderzoek voltooid?

De aanbestedingsprocedure zal ongetwijfeld heel wat tijd in beslag nemen. Ondertussen moeten we het blijven stellen met sterk vervuilende dieselmotoren die enkel in regel zijn met de emissienorm Euro 4. Elke vertraging bij de bestelling van bussen is bijgevolg uit den boze.

Zult u met een aantal proefprojecten werken? Het gaat immers om een groot aantal bussen. Zal de vervanging in een enkele bestelling of in meerdere fasen gebeuren?

Ik weet in grote lijnen in welke richting u wilt gaan, maar het zou goed zijn om het in detail te hebben over een aantal vragen die ik heb gesteld. Dit is een belangrijke aangelegenheid. Momenteel is de milieuproblematiek bijzonder actueel, in het licht van de Klimaatconferentie van Parijs. De strijd tegen de luchtvervuiling zal vooral in stedelijke gebieden steeds belangrijker worden.

Hoe zult u dit belangrijke dossier aanpakken?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Tijdens uw uiteenzetting over het richtplan voor de bussen zei u dat er een budget van 126 miljoen euro werd uitgetrokken voor een bestelling van 235 elektrische bussen die tegen eind 2018 moeten worden geleverd.*

Cette date de livraison est plus lointaine que la date de mise en œuvre progressive du plan directeur bus. Or, sa mise en œuvre dépend de l'acquisition de nouveaux véhicules. Qu'en est-il ?

Par ailleurs, outre la commande de 235 bus électriques, la Région envisage-t-elle de commander préalablement d'autres bus livrables plus tôt ? Dans l'affirmative, de quel type de bus s'agira-t-il, de quel nombre est-il question et quels seraient les délais de livraison ?

Comment prévoyez-vous de concilier l'exécution de ce plan directeur bus avec la philosophie du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) ?

Celui-ci impose par ailleurs des normes à la STIB en ce qui concerne l'achat du matériel roulant. Ces normes ne concernent que les véhicules de la STIB et non pas ceux de TEC ou de De Lijn qui circulent également à Bruxelles.

Même si cela nécessite un peu d'inventivité juridique, si une norme bruxelloise impose des contraintes pour les transports publics circulant sur son territoire, celle-ci doit concerner tous les transports publics, pas seulement les bruxellois.

Une réflexion existe-t-elle au sujet de la mise à un même niveau d'exigences environnementales des différentes sociétés de transports opérant à Bruxelles ? Cette possibilité est-elle étudiée ?

Outre l'égalité de traitement que cela amènerait entre les différentes sociétés de transport, c'est la cohérence même de la politique environnementale et celle des mesures prises pour améliorer la qualité de l'air qui sont ici en jeu.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Quelque 235 bus électriques seront effectivement commandés sur une période de trois ans, pour un montant total de 126 millions d'euros. La commission créée pour encadrer l'appel d'offres et composée de membres de la STIB, de Bruxelles Mobilité, de Bruxelles Environnement, d'Innoviris et de deux experts externes s'est déjà réunie sous la présidence de Mme Macharis, présidente de la Commission régionale de la mobilité (CRM) et*

Die leveringsdatum ligt verder in de toekomst dan de geleidelijke invoering van het richtplan voor de bussen, maar dat plan kan pas worden uitgevoerd als er bussen zijn geleverd. Hoe zit het precies?

Is het gewest naast de bestelling van 235 elektrische bussen ook van plan andere bussen te bestellen die eerder kunnen worden geleverd? Om welk type bussen gaat het in dat geval, welk aantal en welke leveringstermijn?

Hoe denkt u de uitvoering van het plan te kunnen verzoenen met de filosofie van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE)? Dat legt wel de MIVB, maar niet de TEC of De Lijn normen op voor de aankoop van voertuigen. Die normen zouden echter betrekking moeten hebben op het volledige openbare vervoer, en niet alleen dat van de MIVB.

Wordt daar reeds over nagedacht? Het gaat immers om de samenhang van het milieubeleid en de maatregelen ter bevordering van de luchtkwaliteit.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Er worden over een periode van maximaal drie jaar inderdaad 235 elektrische bussen besteld voor een totaalbedrag van 126 miljoen euro. De werkzaamheden schieten goed op. Zo is de commissie die wij hebben opgericht om de marktoproep voor de bestelling van de bussen te begeleiden, intussen al een keer samengekomen. Die commissie telt leden van de MIVB, Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel en Innoviris, en bovendien twee externe

experte en véhicules électriques.

La commission a examiné le projet d'appel d'offres élaboré par la STIB, dont la version définitive sera publiée en décembre. Début février, le gouvernement prendra une décision en fonction de l'intérêt exprimé par les candidats fournisseurs satisfaisant aux exigences de qualité. S'il est insuffisant, nous envisagerons la piste des bus hybrides. Tout achat de bus diesel est exclu.

Nous nous baserons également sur les résultats de cet appel d'offres pour définir la stratégie consistant à remplacer tous les bus de la STIB par des véhicules écologiques.

(poursuivant en français)

La question des bus de De Lijn et du TEC doit être abordée dans la thématique plus large des zones de faible émission. Sans cadre global pour la qualité de l'air, on ne peut rien décider. Il faut une réglementation générale sur les émissions des véhicules privés et des transports en commun. Le gouvernement a décidé d'un nouveau cadre fiscal pour favoriser la mobilité verte à Bruxelles. Cette question sera abordée dans ce cadre-là.

J'attire votre attention sur le fait que De Lijn a non seulement décidé d'acheter des bus diesel Euro 6 conformes aux normes européennes mais aussi des bus hybrides électriques. Je ne suis pas au courant de la politique d'achat des TEC. Il me semble qu'ils ont acquis des bus Euro 6.

wetenschappelijke experts. De voorzitter is mevrouw Macharis, voorzitter van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en expert op het gebied van elektrische voertuigen.

Tijdens die vergadering heeft de begeleidingscommissie zich gebogen over het ontwerp van marktoproep dat de MIVB heeft opgesteld. Na validatie in december zal de marktoproep aan geïnteresseerden worden bezorgd. Ik verwacht dat de regering uiterlijk begin februari kan beslissen of er voldoende en degelijke interesse is om op het denkspoor van de elektrische bussen voort te werken. Zo niet, dan zal de regering een andere weg inslaan.

Die andere oplossing is alvast niet de aankoop van dieselbussen. Er is dus ook geen probleem met de verklaring van de MIVB-voorzitter, die volledig strookt met mijn standpunt.

Het is nu wachten op de publicatie van de marktoproep om te zien of er interesse is van kandidaat-leveranciers die aan de kwaliteitsvereisten voldoen. In februari hopen we de knoop te kunnen doorhakken en zullen we kiezen voor elektrische bussen dan wel voor hybride bussen. Laten we echter niet vooruitlopen op het resultaat en afwachten of er interesse is in onze oproep voor elektrische bussen.

Op basis van het resultaat zullen we ook de strategie bepalen om alle bussen van de MIVB te vervangen door milieuvriendelijke exemplaren.

(verder in het Frans)

De kwestie rond de bussen van De Lijn en de TEC kadert in de ruimere context van de lage-emissiezones. We hebben een algemene regelgeving nodig inzake de uitstoot van privévoertuigen en openbaar vervoer. De regering heeft de fiscaliteit hervormd ter bevordering van milieuvriendelijke mobiliteit in Brussel.

De Lijn heeft beslist om niet alleen dieselbussen die beantwoorden aan de Europese emissienorm Euro VI, maar ook hybride bussen aan te kopen. Ik ben niet op de hoogte van het aankoopbeleid van de TEC. Ik meen dat die maatschappij bussen heeft gekocht die aan de norm Euro VI beantwoorden.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Des bus hybrides ou éventuellement électriques seront donc commandés, mais plus de bus diesel. Si la décision ne peut être prise qu'en février 2016, sera-t-il encore possible de respecter l'échéance de 2018 ? La procédure d'adjudication peut en effet durer un certain temps.*

L'achat de bus hybrides est-il compatible avec le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) ?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *La STIB pense que l'échéance de 2018 sera respectée.*

Nous évaluerons à ce moment-là la compatibilité avec le Cobrace.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN

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

concernant "la gestion des abribus".

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

M. Hervé Doyen (cdH).- *Mon interpellation date du mois d'octobre. Il se peut donc que des éléments aient changé. Selon moi, les interpellations devraient être traitées plus rapidement en commission, cela pour éviter les décalages.*

En avril dernier, en réponse à ma question sur l'avenir de la gestion des abribus, vous affirmiez : "La Région s'est engagée à soutenir la STIB dans ses négociations avec les communes en vue de la réappropriation par la STIB de la gestion des abris établis sur les voiries régionales et communales." J'avais pleinement soutenu cette démarche de la STIB et l'appui que vous lui apportiez.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- *Ik begrijp dat er hybride of eventueel elektrische bussen zullen worden aangekocht, maar geen gewone dieselbussen meer. Als de beslissing pas in februari 2016 kan worden genomen, wordt het dan geen probleem om de deadline van 2018 te halen? De aanbesteding kan immers redelijk wat tijd in beslag nemen.*

Strookt de aankoop van hybride bussen met het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE)?

De heer Pascal Smet, minister.- *Volgens de MIVB is de deadline in 2018 haalbaar.*

Of er al dan niet overeenstemming is met het BWLKE, zullen we op dat ogenblik moeten beoordelen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "het beheer van de bushokjes".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans)*.- *Ik diende mijn interpellatie in oktober reeds in. Het is dan ook mogelijk dat bepaalde elementen gewijzigd zijn. Als interpellaties sneller behandeld zouden worden in de commissie, zouden we dat kunnen vermijden.*

In april stelde u dat het gewest de MIVB zou steunen in haar onderhandelingen met de gemeenten. De instelling wil het beheer van de bushokjes langs gewest- en gemeentewegen overnemen. U stelde toen dat de gemeenten de mogelijkheid hadden om hun bestaande contract te behouden, maar dat na afloop niet moesten

Concernant les conventions en cours établies par les communes, vous affirmiez : "Les communes ont la possibilité de maintenir leur contrat jusqu'à échéance, mais ne doivent pas conclure de contrats de prolongation à la fin de ceux-ci."

À l'époque, la STIB avait conclu des conventions avec cinq communes, dans lesquelles les modalités de partage des redevances était fixées ; trois communes ne recevaient aucune contrepartie et plusieurs conventions étaient en cours de négociation.

La presse a évoqué de nouvelles conventions qui lieraient la Ville de Bruxelles à la société Clear Channel Belgium pour la gestion de l'affichage dans les 323 abribus présents sur son territoire.

Quelle est votre position sur le choix de la Ville de Bruxelles, alors qu'il va à l'encontre de ce que vous annonciez comme étant les dispositions du gouvernement bruxellois ?

Pire encore, il semblerait qu'avec ce nouvel élément, la STIB ne serait plus intéressée à ce que les autres communes se rallient à un contrat global.

Nous y perdons notre latin... Beaucoup de communes sont dans l'expectative, surtout celles qui sont en fin de contrat, comme la mienne, avec JCDecaux ou Clear Channel. Une fois de plus, la Ville de Bruxelles donne le tempo à la Région, et non le contraire, et son attitude dictera à la STIB ce qu'elle doit ou ne doit pas faire.

Il y avait un consensus et vous l'avez d'ailleurs relaté. L'ensemble des communes allait se rallier à la proposition de la STIB de reprendre à sa charge la gestion de l'ensemble des abribus sur tout le territoire régional. Nous étions quelques-uns à trouver cette proposition cohérente car il n'apparaît pas absurde que la Société de transport intercommunal bruxellois gère l'ensemble du parc d'abribus et qu'elle empoche quelques dividendes liés à cette gestion qui serait concédée à des entreprises privées.

Nous apprenons par voie de presse que la ville de Bruxelles s'est distancée de cette approche pour conclure dans son coin une convention avec Clear Channel et que, dès lors, la STIB perd énormément de dividendes et n'est plus intéressée par la reprise des abribus des 18 autres communes.

verlengen.

De MIVB had op dat moment al een overeenkomst met vijf gemeenten over een spreiding van de inkomsten. Drie daarvan ontvingen geen compensatie voor de stopzetting van de overeenkomst. Over meerdere overeenkomsten liepen de onderhandelingen nog.

Volgens de pers zou Brussel-Stad in een nieuwe overeenkomst het beheer van de reclameborden in de 323 bushokjes op haar grondgebied aan Clear Channel Belgium toevertrouwen.

Hoe staat u tegenover die keuze van het Brusselse stadsbestuur, die ingaat tegen het standpunt van de gewestregering?

Doordat Brussel-Stad met Clear Channel in zee gaat, zou de MIVB niet langer geïnteresseerd zijn in een contract voor alle andere gemeenten samen.

In heel wat gemeenten loopt het contract met JCDecaux of Clear Channel af. Voor de zoveelste keer wacht Brussel-Stad niet op een beslissing van het gewest. Op die manier beslist het Brusselse stadsbestuur over wat de MIVB wel en niet mag doen.

Er was overeengekomen dat alle gemeenten zich zouden scharen achter het voorstel van de MIVB en dat die instelling het beheer van alle bushokjes in het gewest opnieuw voor haar rekening zou nemen. Het is niet meer dan logisch dat de Brusselse openbaarvervoermaatschappij de bushokjes beheert en daar de winst uit opstrijkt, in plaats van een privé-onderneming.

Door de beslissing van Brussel-Stad grijpt de MIVB naast een enorme inkomstenbron en is ze bovendien niet langer geïnteresseerd in de overname van de bushokjes in de achttien andere gemeenten.

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je déplore également que ce point ne soit pas encore adopté par les organes de décision interne de la STIB. En attendant la décision de la STIB, pour des raisons juridiques évidentes, je ne ferai aucun commentaire.

La situation est plus nuancée : les responsables de la Ville de Bruxelles étaient en pourparlers avec la STIB mais le dossier n'est pas encore approuvé par cette dernière. Nous reviendrons donc probablement plus tard sur ce dossier.

M. Hervé Doyen (cdH).- Nous attendons vos instructions. Nous connaissons bien ces grands requins que sont JCDecaux et Clear Channel. Ils attendent chacun dans leur coin la décision de la STIB pour bondir sur le marché.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "la concertation interrégionale en matière de transports publics à Bruxelles".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Bruxelles n'est pas une île, et la mobilité bruxelloise doit être pensée au-delà de son territoire institutionnel des dix-neuf communes, donc dans le cadre de sa zone RER. Il s'agit là de bon sens et cela a été confirmé par de nombreux experts. Après le principe de communauté urbaine, défendu durant de longues années, la sixième réforme de l'État a inséré dans la loi spéciale de réforme institutionnelle du 8 août 1980 un article 92bis, §7, consacrant le principe de la communauté métropolitaine de Bruxelles.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ook ik betreur dat de MIVB nog geen beslissing heeft genomen. In afwachting kan ik daar om juridische redenen niets meer over zeggen. De situatie is genuanceerder dan u ze voorstelt: het overleg tussen Brussel-Stad en de MIVB is lopende, maar die heeft haar goedkeuring nog niet gegeven. We komen daar later nog op terug.*

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *We wachten af, hoewel we weten dat JCDecaux en Clear Channel op de loer liggen. Zodra de MIVB een beslissing neemt, zullen ze proberen elk een zo groot mogelijk deel van de markt binnen te halen.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "het intergewestelijke overleg over het openbaar vervoer in Brussel".

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFi) (in het Frans).- *Brussel is geen eiland, en de Brusselse mobiliteit moet dan ook ruimer worden bekeken dan binnen de context van de negentien gemeenten. Bij de zesde staatshervorming werd onder meer daarom beslist om de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel in te voeren. Daarvoor wordt al jaren gepleit.*

De Vlaamse en Franstalige toppolitici raken het echter maar niet eens over het model dat die

Si celle-ci bat déjà de l'aile avant même d'être créée, les dirigeants flamands et francophones n'arrivent pas à se mettre d'accord sur le modèle à mettre sur pied, le monde n'est pas suspendu et les enjeux liés à la mobilité sont plus que présents et préoccupants pour les habitants de Bruxelles comme de la périphérie. Les positions différentes des francophones et des néerlandophones, ou plutôt des Bruxellois, Wallons et Flamands, sur la question de la communauté métropolitaine, ne sont pas surprenantes, mais elles sont néanmoins préoccupantes dans le cadre de l'application des lois adoptées par le parlement et de l'exécution de la sixième réforme de l'État. Il s'agit d'une question de loyauté et de respect de notre État de droit. DÉFI n'a pas voté les textes de la sixième réforme de l'État.

Cela ne nous dédouane cependant pas de notre obligation d'appliquer la loi aujourd'hui. Plusieurs dossiers me viennent à l'esprit : le RER ou réseau S, l'élargissement du ring, le Brabantnet, la prolongation des lignes de trams de la STIB à l'extérieur du territoire régional, la collaboration entre la STIB, les TEC et De Lijn au niveau des réseaux bus, l'intégration tarifaire, la construction de parkings de dissuasion à l'extérieur du ring, ou encore le problème des taxis bruxellois ne pouvant charger à l'aéroport de Bruxelles National.

Lors des précédents débats sur la concertation interrégionale, le ministre-président comme le ministre de la mobilité ont évoqué l'existence de groupes techniques composés de représentants des cabinets ministériels et des administrations régionales concernées, travaillant déjà sur les dossiers évoqués ci-avant. Cette information nous a été communiquée une première fois lors de débats qui s'étaient tenus sur le sujet le 28 novembre 2014, en séance plénière du parlement bruxellois.

Exactement un an plus tard, l'occasion nous est donnée de faire le point sur l'état d'avancement de ces dossiers. Lors des débats en commission des affaires générales du 6 juillet 2015, après une réaction négative du ministre-président flamand au projet de texte d'accord de coopération transmis par le ministre-président bruxellois, ce dernier précisait : "Vu le contexte, on ne va pas faire plus que ce que prévoit la sixième réforme de l'État. Nous sommes dans un processus de discussion et nous restons en lien avec les cabinets des deux ministres-présidents. Les réunions ont lieu ces

hoofdstedelijke gemeenschap moet krijgen, terwijl de inwoners uit Brussel en de Rand steeds vaker met mobiliteitsproblemen worden geconfronteerd. Hoewel de uiteenlopende standpunten van Franstaligen en Nederlandstaligen niet verrassend zijn, zijn ze wel zorgwekkend. Zo wordt het immers moeilijk om wet toe te passen en de zesde staatshervorming uit te voeren.

DéFi heeft de teksten van de zesde staatshervorming niet goedgekeurd. Dat stelt ons echter niet vrij van de verplichting om de staatshervorming uit te voeren, die gevolgen heeft voor allerlei dossiers: het GEN, de uitbreiding van de Ring, het Brabantnet, de verlenging van de tramlijnen van de MIVB buiten het gewestelijk grondgebied, de samenwerking tussen de MIVB, de TEC en de Lijn op het vlak van de busnetwerken, de invoering van een algemeen tarief voor het openbaar vervoer, de aanleg van overstapparkings buiten de Ring en het probleem met Brusselse taxi's, die geen passagiers mogen oppikken in de luchthaven van Zaventem.

Tijdens eerdere debatten over overleg tussen de gewesten verwezen de minister-president en de minister voor Mobiliteit naar het bestaan van technische werkgroepen met vertegenwoordigers uit de betrokken kabinetten en gewestelijke besturen. Die zouden reeds aan bovenstaande dossiers werken. Dat kregen we voor het eerst te horen tijdens de plenaire vergadering van 28 november 2014.

Bijna exact een jaar later kunnen we de balans van de dossiers opmaken. Na een negatieve reactie van de Vlaamse minister-president over de ontwerptekst van het samenwerkingsakkoord dat hem door de Brusselse minister-president was bezorgd, verduidelijkte die laatste dat we gelet op de context niets méér zullen doen dan wat de zesde staatshervorming oplegt. Hij voegde eraan toe dat de gesprekken aan de gang waren, dat het de bedoeling was om vooruitgang te boeken voor het parlementair verlov en dat de gewesten onderling uiteraard ook akkoorden konden sluiten.

Op welke manier gaan die technische werkgroepen te werk? Hoe vaak hebben ze al vergaderd? Wat stond er op de agenda? Hoe regelmatig komen ze samen? Welke dossiers behandelt elk van die werkgroepen?

jours-ci et nous essayerons d'encore avancer avant les vacances parlementaires. En même temps, cela n'empêche évidemment pas la conclusion d'accords entre Régions."

Quelles sont les modalités de travail des groupes techniques ? Combien de réunions se sont-elles tenues depuis l'installation de ces groupes ? Quels en ont été les ordres du jour ? Quel est le rythme de leurs réunions ? Quels sont les dossiers traités par chacun de ces groupes de travail ?

Quel est l'état d'avancement des différentes discussions sur les différents dossiers ? Est-ce que tous les dossiers repris ci-avant - RER, élargissement du ring, Brabantnet, prolongation des lignes de tram de la STIB à l'extérieur de Bruxelles, collaboration entre la STIB, De Lijn et les TEC au niveau de leurs réseaux de bus, intégration tarifaire, accessibilité des taxis bruxellois à l'aéroport de Bruxelles National - font l'objet des discussions au sein des groupes techniques ? Dans la négative, qu'en est-il des dossiers qui n'ont pas encore été abordés ?

Dans mon interpellation, je vous ai aussi interrogé sur la construction de parkings de dissuasion à l'extérieur du ring. Vous avez déjà eu l'occasion de me répondre lors des discussions budgétaires que nous en étions toujours au point mort. J'aimerais néanmoins vous entendre sur ce que nous pouvons faire pour que des discussions puissent enfin démarrer sur ce point.

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Des contacts ont effectivement été pris mais comme j'ai pu le dire dans le cadre de nos discussions liées au budget, c'est en raison de problèmes d'agenda, tant du côté flamand que bruxellois, qu'il n'y a pas eu beaucoup d'avancement.

La volonté est là et j'en parlais la semaine passée avec le ministre-président bruxellois, ainsi qu'avec le ministre Weyts ce week-end : il nous faut avancer et c'est ce que nous allons faire. J'espère que nous serons parvenus à l'accord global au printemps 2016.

Les thèmes que vous avez évoqués sont à l'ordre du

Hoe ver zijn staan de gesprekken over de verschillende dossiers? Zijn ze allemaal aan bod gekomen? Zo nee, welke dossiers kwamen dan nog niet aan bod?

Tijdens mijn interpellatie stelde ik u ook een vraag over de aanleg van overstapparkings buiten de Ring. U antwoordde me tijdens de begrotingsbesprekingen dat er weinig schot in de zaak zit. Wat kunnen we doen om de besprekingen eindelijk op gang te brengen?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er waren inderdaad al contacten, maar door agendaproblemen, zowel aan Vlaamse als aan Brusselse zijde, schieten de besprekingen niet echt op. Toch hoop ik dat we tegen de lente van 2016 een algemeen akkoord kunnen sluiten.*

De thema's die u vermeldde, staan op de agenda. Het is echter de vraag of we tot een akkoord over het geheel kunnen komen. De wil is er wel degelijk om resultaten te bereiken en de komende maanden worden cruciaal.

jour. Toute la question est de savoir si nous parviendrons à trouver un accord sur l'ensemble. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il nous faudra creuser la question au cours des mois qui viennent. La volonté de le faire est bien présente.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je comprends qu'il soit difficile de me répondre s'il n'y a pas eu de réunion des groupes de travail. Je me réjouis de ce que vous souhaitiez parvenir à un accord global pour le mois de mai concernant un grand nombre de points abordés.

Néanmoins, malgré les problèmes d'agenda et le fait que les priorités puissent être ailleurs pour certains, je regrette que les choses tardent. Cela fait longtemps que nous attendons que ces groupes de travail se réunissent autour de problèmes concrets pour le quotidien des gens. Il y a une nécessité réelle de concertation.

Nous avons l'impression que c'est davantage un rapport de force qu'une saine collaboration qui est en jeu. Pourtant, il est important que cette concertation se fasse dans les meilleures conditions possibles.

Ces questions et projets doivent être motivés par une amélioration du service au citoyen. S'il faut certes tenir compte des usagers en provenance de la périphérie, il ne faut pas pour autant négliger les usagers bruxellois qui paient d'ailleurs eux les charges liées au transport à Bruxelles.

Il est important de s'en souvenir dans le cadre de la concertation et des négociations avec la Flandre.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik begrijp dat het niet eenvoudig is om een antwoord te geven als de werkgroepen nog niet zijn samengekomen. Het is een goede zaak dat u tegen mei tot een algemeen akkoord wil komen over een groot aantal van de aangekaarte punten.*

Toch is het jammer dat het allemaal zo lang moet duren: het gaat immers om concrete problemen waarmee burgers dagelijks worden geconfronteerd.

Er moet uiteraard rekening worden gehouden met gebruikers van het openbaar vervoer uit de Rand, maar de Brusselse gebruikers mogen niet worden verwaarloosd. Zij betalen tenslotte belastingen voor het openbaar vervoer in Brussel.

Dat mag u niet vergeten bij het overleg en de onderhandelingen met Vlaanderen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW 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 placement des régulateurs de trafic".

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*):- *Je vous avais déjà interrogé en février à propos des 500 feux régionaux qui pouvaient être connectés à la nouvelle centrale des feux de signalisation. Ce système de commande permet de détecter plus rapidement les pannes et d'améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation.*

La fluidité de la circulation présente d'énormes avantages pour l'économie et l'environnement de notre capitale. En effet, une diminution des embouteillages signifie moins de particules fines et une ville plus viable.

En février 2015, seuls 38 régulateurs de trafic étaient raccordés sur les 60 prévus pour fin 2014. Vous aviez aussi annoncé que 140 régulateurs de trafic, destinés à être placés sur les 60 points les plus stratégiques de la Région, la Petite ceinture et les grandes voies d'accès, avaient été inscrits au budget 2015.

Combien de ces 140 régulateurs de trafic ont-ils été placés entre-temps ? À quels endroits ? Pourriez-vous nous fournir la liste des 60 points stratégiques ? Avez-vous déjà pu déterminer si le fonctionnement de la centrale, et en particulier l'ingénierie des feux, demandait du personnel supplémentaire ?

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

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

betreffende "de plaatsing van de verkeersregelaars".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Reeds in februari 2015, een jaar na de invoering van de nieuwe verkeerslichtcentrale, heb ik u enkele vragen gesteld over de 500 gewestelijke verkeerslichten die kunnen worden aangesloten op de centrale. Het grote voordeel van deze digitale en technologische vooruitgang is dat we hierdoor de veiligheid en de doorstroming van het verkeer kunnen verbeteren. Dit sturingssysteem heeft ook het voordeel dat storingen en defecten sneller aan het licht komen en kunnen worden opgelost. In het geval van ongevallen, drukte of manifestaties, kan er ook veel sneller gemonitord worden.

Een goede doorstroom heeft enorme voordelen voor de economie en voor het milieu van onze hoofdstad. Minder files betekenen minder fijnstof en een meer leefbare stad, maar daar bent u het mee eens. Er was gezegd dat er 60 verkeersregelaars zouden worden aangesloten tegen eind 2014. In februari 2015 waren er echter slechts 38 aangesloten. U liet toen ook weten dat er een levering van 140 verkeersregelaars begroot was voor 2015 om op de 60 meest strategische punten van het gewest, de Kleine Ring en de grote invalswegen te plaatsen.

Hoeveel verkeersregelaars zijn er intussen geplaatst van de 140 verkeersregelaars die dit jaar waren begroot, bovenop de 38 die er al waren in 2014? Waar werden er extra verkeersregelaars geplaatst? Over welke 60 meest strategische punten had u het? Kunt u ons hiervan een lijst bezorgen? Hebt u al kunnen uitmaken of er extra personeel nodig is voor de werking van de centrale, in het bijzonder om de engineering van de lichten te verzekeren?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Un des soumissionnaires ayant déposé un recours au Conseil d'État contre la décision d'adjudication du contrat, le placement des 140 régulateurs de trafic qui seront raccordés à la centrale des feux de signalisation ne pourra commencer que d'ici la fin de l'année. Ces nouveaux régulateurs seront placés en priorité au niveau des 60 carrefours stratégiques de la Région, le long de la Petite ceinture et des grands axes.*

Actuellement, deux ingénieurs travaillent à la programmation de la centrale et un troisième s'occupe à plein temps du matériel informatique des feux de signalisation.

Il est prévu d'engager deux collaborateurs supplémentaires pour le programme Avanti. L'arrêté du précédent gouvernement relatif au recrutement de personnel a été annulé par le Conseil d'État. La publication de l'arrêté de restauration pris par l'actuel gouvernement permettra à la Région de Bruxelles-Capitale d'engager à nouveau du personnel, notamment pour la centrale des feux de signalisation.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Je regrette que ce problème juridique ait mis des bâtons dans les roues.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je suis aussi impatient que vous.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *J'espère que vous avancerez ensuite*

De heer Pascal Smet, minister.- Het contract voor de plaatsing van de nieuwe verkeersregelaars is nog niet van start gegaan, omdat er bij de Raad van State door een van de inschrijvers beroep werd aangetekend tegen de gunningsbeslissing in dit dossier. We gaan ervan uit dat het contract tegen eind 2015 zal worden gerealiseerd en dat er dan kan worden begonnen met de plaatsing van de 140 verkeersregelaars die zullen worden aangesloten op de verkeerslichtencentrale.

Deze nieuwe verkeersregelaars zullen prioritair worden geplaatst op de zestig strategische kruispunten van het gewest, op de Kleine Ring en langs de grote invalswegen zoals de Keizer Karellaan, de Wetstraat, de Belliardstraat enzovoort. Op termijn moeten alle verkeersregelaars aangesloten worden op de verkeerslichtencentrale.

Vandaag werken er twee verkeersingenieurs aan de programmatie van de centrale, terwijl een derde ingenieur zich voltijds buigt over de hardware van de verkeerslichten. Deze personen staan in voor de opmaak van de werkingsroosters, het beheer van de contracten en de opvolging van de verkeerslichtencentrale en van de verkeerslichtenbeïnvloeding van het openbaar vervoer.

Het is de bedoeling om twee bijkomende medewerkers in dienst te nemen voor het Avantiprogramma. Het besluit van de vorige regering inzake de aanwerving van personeel was eerder door de Raad van State vernietigd. Een herstelbesluit werd door de huidige regering aangenomen. Door de publicatie ervan kan er opnieuw bijkomend personeel aangeworven worden door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waaronder die mensen voor de verkeerslichtencentrale.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik betreur dat dit juridisch probleem stokken in de wielen steekt.

De heer Pascal Smet, minister.- Geloof me. ik ben even ongeduldig als u!

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Zodra het juridisch probleem van de baan is, hoop ik dat de

rapidement.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

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

concernant "le Dimanche sans voitures".

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

La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Le 20 septembre, lors du Dimanche sans voitures, j'ai malheureusement constaté que de nombreuses voitures circulaient encore en ville, avec ou sans laissez-passer, et que la limite de vitesse à 30km/h imposée aux titulaires de laissez-passer n'était pas respectée.*

Combien de personnes ont-elles reçu cette année un laissez-passer leur permettant de circuler ce jour-là ? Étaient-elles plus nombreuses que l'année précédente ?

Comment a-t-on fait respecter l'interdiction de rouler en voiture ? Des amendes ont-elles été infligées aux personnes qui n'ont pas respecté les limitations de vitesse ou qui ont roulé sans laissez-passer ? Pouvez-vous établir une comparaison

minister snel te werk gaat.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

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

betreffende "de Autoloze Zondag".

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

Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben een fervente liefhebber van de Autoloze Zondag. Op 20 september 2015 heb ik weer zalig kunnen wandelen in de hoofdstad. Toch merkte ik samen met nog een groot aantal mensen op dat er dit jaar veel auto's rondreden, al dan niet met een doorgangsbewijs. Voor bepaalde beroepen is dat doorgangsbewijs noodzakelijk, maar als tegenprestatie wordt gevraagd om bijvoorbeeld de snelheid te beperken tot 30 km/u om op die manier geen gevaarlijke situaties te creëren. Jammer genoeg heb ik ondervonden dat de snelheidsbeperking helemaal niet werd gerespecteerd.

Weet u hoeveel mensen dit jaar een doorgangsbewijs kregen om die dag toch met de auto te kunnen rijden in het gewest? Waren dat er

avec les années précédentes ? Quelles sont les conclusions ?

Envisagez-vous de prendre des mesures pour mieux communiquer à propos du concept du Dimanche sans voitures de manière à inciter davantage de personnes à en respecter les conditions ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Pour le Dimanche sans voitures, les communes bruxelloises ont délivré 16.976 laissez-passer en 2015, contre 17.437 en 2014 et 17.842 en 2013. Toutefois, certains conducteurs en avaient fait la demande préventivement, mais ne les ont pas utilisés. Par ailleurs, les zones de police et la STIB ont reçu des laissez-passer pour leur personnel ou pour réaliser des interventions urgentes.*

Les zones de police comme la police de la route ont déclaré que, contrairement à votre impression, le Dimanche sans voitures s'était encore mieux passé cette année que les années précédentes. Elles ont l'impression que le nombre d'infractions a diminué. Par ailleurs, il n'y a pas eu d'accident grave à déplorer.

Le Code de la route reste d'application pendant le Dimanche sans voitures. Lors des contrôles, il était demandé aux automobilistes ne disposant pas de laissez-passer de continuer leur chemin à pied ou en transports publics.

Depuis quelques années, des brochures de sensibilisation sont distribuées. Il faut trouver un équilibre : j'aimerais aussi que moins de véhicules circulent le Dimanche sans voitures, mais c'est quand même un grand succès.

meer of minder dan in de voorgaande jaren?

Hoe wordt het verbod om met de auto te rijden gehandhaafd? Zijn er boetes uitgeschreven voor mensen die zich niet hebben gehouden aan de snelheidsbeperking of zelfs zonder doorgangsbewijs hebben gereden? Kunt u vergelijken met de voorgaande jaren? Wat zijn de conclusies?

Plant u maatregelen om volgend jaar duidelijker te communiceren over het concept van de Autoloze Zondag opdat meer mensen die dag de auto laten staan of, als ze een doorgangsbewijs hebben, zich houden aan de snelheidsbeperking?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Voor Autoloze Zondag hebben de Brusselse gemeenten 16.976 vrijstellingen verstrekt. Dat aantal is de afgelopen jaren licht gedaald: het waren er 17.842 in 2013 en 17.437 in 2014. De vrijstellingen worden echter niet allemaal gebruikt. Sommige chauffeurs vragen preventief een vrijstelling aan, maar gebruiken die niet. Daarnaast krijgen de politiezones en de MIVB vrijstellingen voor hun personeel of voor dringende interventies op het terrein.

Dit jaar verklaarden zowel de politiezones als de wegpolitie dat de laatste editie van de Autoloze Zondag, in tegenstelling tot uw indruk, nog beter is verlopen dan de afgelopen jaren. Ze hebben de indruk dat het aantal overtredingen in het algemeen licht is gedaald. Er viel bovendien geen enkel zwaar ongeval te betreuren. Het gaat dus doorgaans om perceptie, die dan nog lokaal is.

Het verkeersreglement blijft tijdens Autoloze Zondag uiteraard gelden. Aan de automobilisten die gecontroleerd werden en geen vrijstelling hadden, werd gevraagd hun voertuig te laten staan en hun weg te voet of met het openbaar vervoer voort te zetten.

Sinds enkele jaren worden er bewustmakingsfolders verspreid. Het is zaak om een evenwicht te vinden: ik zou die dag ook liever nog minder auto's zien, maar ik denk toch dat de Autoloze Zondag al bij al een groot succes is. Toch blijven we er net als u op toezien dat het aantal auto's niet toeneemt.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Bien que tous les laissez-passer ne soient pas utilisés, près de 17.000 dérogations, c'est beaucoup !*

Vous n'avez pas de données à propos du nombre d'amendes ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Des contrôles ont été effectués et l'accent a été mis sur la sensibilisation, ce qui est la plupart du temps efficace.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Aux environs du parc Josaphat à Schaerbeek, beaucoup de voitures circulaient, ce qui était vraiment dangereux.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous demanderons à la zone de police responsable pour cette zone d'être particulièrement attentive.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Le Dimanche sans voitures est une occasion pour apprendre aux enfants à rouler en vélo en rue en toute sécurité, à condition qu'il n'y ait effectivement pas de voitures qui les frôlent à toute vitesse.*

- 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 ligne de tram entre Willebroek et Bruxelles-Nord".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "la liaison entre Tour et Taxis et Bruxelles-Nord et les discussions portant sur le 'Brabantnet'".

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ongetwijfeld zal een aantal personen een vrijstelling vragen, zonder daarop een beroep te doen. Maar bijna 17.000 vrijstellingen lijkt toch wel immens veel.

U hebt dus geen gegevens over het aantal boetes?

De heer Pascal Smet, minister.- Er worden controles uitgevoerd en er wordt vooral werk gemaakt van bewustmaking, omdat men niet repressief wil optreden. Dat heeft meestal wel effect.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In de buurt van het Josaphatpark in Schaerbeek reden er toch heel wat auto's, wat erg gevaarlijk was.

De heer Pascal Smet, minister.- We zullen bijzondere aandacht vragen van de betrokken politiezone voor die wijk.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Tijdens Autoloze Zondag kunnen kinderen veilig leren fietsen op straat, maar dat kan niet als er auto's voorbijrazen, zoals helaas gebeurde.

- 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 tramverbinding tussen Willebroek en Brussel Noord".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "de verbinding van Thurn en Taxis met Brussel Noord en de gesprekken over het Brabantnet".

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Il a été question à plusieurs reprises de la ligne de tram du Brabantnet entre Willebroek et Bruxelles-Nord avant et après les congés parlementaires. Les gouvernements bruxellois et flamand sont d'accord quant à la nécessité d'une ligne, mais pas encore sur son trajet.*

J'ai cru comprendre que vous aviez choisi de connecter le tram venant de la Flandre à la ligne 3 allant vers Bruxelles-Nord. Toutefois, d'après mes informations, le plan MER relatif à un nouveau tracé partiel de la ligne de tram venant de Willebroek via le Parking C, et par rapport auquel le gouvernement bruxellois n'avait pas de remarques particulières, prévoit non seulement une jonction avec la ligne 3, mais aussi avec la ligne 7.

Où en est le rapport que vous avez demandé à la STIB à propos de la liaison entre la gare du Nord et le Heysel ? Votre choix de connecter le tram avec la ligne 3 figure-t-il dans ses conclusions ? Quelles autres connexions la STIB a-t-elle étudiées ? Pouvez-vous nous les énumérer, avec les raisons pour lesquelles certains trajets n'ont pas été retenus ? Le rapport contient-il une analyse coûts-bénéfices ?

J'ai cru comprendre que le tram ne circulerait pas sur le pont Picard. Quels sont les résultats de l'étude d'incidences environnementales que vous attendiez pour cet été ? Quelles adaptations des plans de Beliris pour la construction du pont les conclusions de cette étude induisent-elles ? Est-il toujours prévu qu'il puisse accueillir les piétons, les vélos, les bus et éventuellement les trams ?

Comment les discussions à propos de la ligne de tram et de son financement se déroulent-elles avec le ministre flamand en charge de la Mobilité ? Qui exploitera la ligne : De Lijn, la STIB, ou les deux, en collaboration ? Où la proposition de connecter aussi la ligne de tram à la ligne 7 en est-elle ?

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Net voor en na het zomerreces hadden we het al enkele keren over de tramverbinding van Brabantnet tussen Willebroek en Brussel-Noord. De Brusselse en de Vlaamse regering zijn het erover eens dat daar een tramverbinding moet komen, maar over het traject doen nog heel wat scenario's de ronde. Ik heb begrepen dat er werd voor gekozen om de tram die vanuit Vlaanderen komt te laten aansluiten op tramlijn 3 naar Brussel-Noord. U stelde voor het zomerreces dat u aan de MIVB een rapport had gevraagd dat ondertussen al lang klaar zou moeten zijn. Daarin zouden de elementen staan waarmee een beslissing zou kunnen worden genomen.

In de plenaire vergadering hebben we het ook al gehad over een plan-MER dat ter inzage lag in de gemeente Grimbergen, voor een nieuw deeltracé van de tramlijn vanuit Willebroek via Parking C. U zei toen dat de Brusselse regering geen bijzondere opmerkingen had in verband met dat plan-MER. Als ik het goed heb, bevat dat plan-MER niet alleen een aansluiting op lijn 3 maar ook op lijn 7.

Welke is de stand van zaken van het rapport van de MIVB over de verbinding tussen het Noordstation en de Heizelvlakte? Was de keuze die u hebt gemaakt om de tram te laten aansluiten op tramlijn 3 naar Brussel-Noord de conclusie van dat rapport van de MIVB? Welke andere verbindingen heeft de MIVB onderzocht? Kunt u daar een korte opsomming van geven, alsook de redenen waarom een bepaald traject al dan niet in aanmerking kwam? Behelst het rapport een maatschappelijke kosten-batenanalyse?

Ik heb begrepen dat de tram niet over de Picardbrug zal rijden. U verwachtte in de loop van het zomerreces wel een milieueffectenstudie. Is de studie ondertussen afgerond? Wat was het resultaat daarvan?

Op basis van de milieueffectenstudie zouden de plannen van Beliris voor de bouw van de brug eventueel moeten worden bijgesteld. Over welke bijstellingen gaat het dan? Zal de Picardbrug nog steeds zo worden gebouwd dat ze voor voetgangers, fietsers, busvervoer en in de toekomst eventueel trams kan dienen?

Hoe verlopen de gesprekken met de Vlaamse

M. le président.- La parole est à M. De Lille pour sa question orale jointe.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Si le gouvernement veut être prévoyant, il doit veiller à l'offre de transports publics aux abords de Tour & Taxis. C'est essentiel à la viabilité de ce quartier en pleine expansion.*

Le contrat de gestion 2013-2017 de la STIB, établi par le gouvernement précédent, comportait ainsi notamment la mise en service d'une ligne de tram en 2017. Dans l'accord de gouvernement actuel, il est également question d'une liaison efficace entre la gare du Nord et le Heysel via Tour & Taxis. Toujours d'après l'accord de gouvernement, le pont Picard serait prêt en 2016.

Mais ces engagements ont été revus à la baisse, le pont devant finalement être réalisé au cours de la législature et la liaison effectuée par bus dans un premier temps. J'espère que vous confirmerez toutefois que le pont sera construit et qu'un tram pourra y circuler plus tard.

Avez-vous reçu le rapport de la STIB relatif aux différentes liaisons possibles entre la gare du Nord et le Heysel que vous attendiez pour l'été ? Quelles sont vos conclusions ? Pouvez-vous transmettre ce rapport à la commission ?

Concernant le tracé Bruxelles-Willebroek, il y avait, grosso modo, encore trois options à propos desquelles le gouvernement avait demandé une étude : une ligne de tram jusqu'au Heysel avec un changement vers le métro, une ligne de tram vers Bruxelles-Nord via le pont Van Praet et une ligne de tram vers Bruxelles-Nord via Bockstael ou Tour & Taxis. C'est cette dernière option qui avait la préférence du gouvernement précédent et de De Lijn et qui figurait dans le contrat de gestion de la STIB.

minister van Mobiliteit over de tramlijn en de financiering ervan? Welke openbaarvervoeroperator zal de lijn exploiteren: De Lijn of de MIVB of komt er een samenwerking tussen beide operatoren? Hoe staat het nu met het voorstel om de tramlijn vanuit Vlaanderen niet alleen te laten aansluiten op lijn 3, maar desgevallend ook op lijn 7?

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord voor zijn toegevoegde mondelinge vraag.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Voor de zomervakantie interpelleerde ik u over de stand van zaken van de Picardbrug, de bereikbaarheid van Tour & Taxis en de tramlijn van het Brabantnet tussen de Heizel en het Noordstation. Graag pik ik met deze mondelinge vraag de draad weer op.

Ik heb de vorige keer verwezen naar het feit dat de buurt rond Tour & Taxis in volle ontwikkeling is en dat die door heel veel mensen zal worden gebruikt. De Vlaamse administratie verhuist in 2018 al 2.000 werknemers naar die zone. De ecologische Tivoliwijk, die in een eerste fase 400 woningen telt en in 2019 klaar moet zijn, wordt er ontwikkeld enzovoort.

Als de regering echt vooruitziend wil zijn, moet ze zorgen dat er tegen dan een aanbod van openbaar vervoer is. Dat is essentieel voor de dynamiek en de leefbaarheid van die wijk. De vorige regering had daarvoor de basis gelegd. In het beheerscontract 2013-2017 van de MIVB staat bijvoorbeeld dat er in 2017 een tramlijn in gebruik zou worden genomen. Ook in het huidige regeerakkoord is sprake van een zeer performante verbinding tussen het Noordstation en de Heizel, via Tour & Taxis.

Nog volgens het regeerakkoord zou de Picardbrug klaar zijn in 2016. Intussen is een en ander afgezwakt. De brug moet er nog deze regeerperiode komen. De verbinding zal in een eerste fase echter met een buslijn worden gerealiseerd. Wel is het positief dat de brug zo zou worden gebouwd dat er later eveneens een tram over kan rijden. U hebt dat gezegd en ik hoop dat u dat vandaag bevestigt.

De milieu-effectenstudie voor de brug liep deze

L'étude d'incidences sur l'environnement pour le pont Picard est-elle achevée ? Quelles sont ses conclusions ? Quels changements doivent être apportés aux plans de Beliris ?

L'étude relative à la jonction entre la gare du Nord et le Heysel est-elle enfin prête ? Quelles sont ses conclusions par rapport aux différents scénarios envisagés ?

Y a-t-il encore eu des discussions entre les Régions bruxelloise et flamande, la STIB et De Lijn à propos de la ligne de tram reliant Willebroek et la gare du Nord dans le cadre du Brabantnet ? Quels sont les points de vue et les conclusions ?

zomer en is intussen afgerond. Op basis van de resultaten zou u na de zomer nagaan of de plannen die door Beliris en het gewest werden opgesteld, nog moeten worden gewijzigd.

Over de hoogwaardige verbinding tussen het Noordstation en de Heizelvlakte verklaarde u in de commissie dat u tegen de zomer een rapport over de verschillende mogelijkheden van de MIVB verwachtte. Er liggen verscheidene scenario's ter studie: een gewone tram door het park, een gewone tram door de woonwijken van Molenbeek, een metrolijn van het Noordstation tot Pannenhuis en een zogenaamde skytrain. Het laatste scenario is inmiddels blijkbaar definitief geschrapt. Hebt u dat rapport ontvangen? Wat zijn uw conclusies? Kunt u het rapport aan de commissie bezorgen?

Ook het tracé Brussel-Willebroek van het Brabantnet lag begin november nog niet helemaal vast. Midden juli 2015 antwoordde u in dat verband dat er gesprekken liepen tussen de MIVB, De Lijn en het Vlaams en het Brussels Gewest, die in het najaar zouden worden uitgebreid. Er liggen grofweg nog drie opties op tafel, waarover de regering een studie heeft gevraagd: een tramlijn tot aan de Heizel met overstap op de metro, een tramlijn naar Brussel-Noord via de Van Praetbrug of een tramlijn naar Brussel-Noord via Bockstael of Tour & Taxis. Die laatste optie kreeg de voorkeur van de vorige regering en De Lijn en stond ook in de beheerovereenkomst met de MIVB.

Is de milieu-effectenstudie voor de Picardbrug afgerond? Hoe luiden de conclusies?

Welke wijzigingen moeten nog worden aangebracht aan de plannen van Beliris in samenwerking met het Brussels Gewest?

Is de studie over de hoogwaardige verbinding tussen het Noordstation en de Heizelvlakte eindelijk klaar? Wat zijn de bevindingen in verband met de verscheidene scenario's?

Zijn er onlangs nog gesprekken geweest tussen het Brussels Gewest, het Vlaams Gewest, de MIVB en De Lijn over de tramlijn van Willebroek naar het Noordstation in het kader van het Brabantnet?

Welke zijn de standpunten en de conclusies?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'étude d'incidences relative au pont Picard pour les vélos et les piétons est achevée. Beliris est en train d'adapter le projet en fonction des recommandations de l'étude. Il faut notamment élargir la sortie en direction du nord et mieux arranger les accès pour les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite.*

Le pont, d'une hauteur de 7m au dessus de la surface de l'eau, sera asymétrique et comportera une partie pour les transports publics - bus et éventuellement trams, mais pas avant dix ans - et une autre pour les piétons et les vélos.

La STIB et la Région bruxelloise ont réalisé une première analyse comparative des différentes liaisons possibles entre la gare du Nord et le Heysel en attendant l'éventuelle réalisation d'une étude de faisabilité plus approfondie.

D'après les conclusions de cette étude, un métro complet serait démesuré par rapport aux besoins actuels ; un 'sky tram' limiterait ces inconvénients, mais aurait une capacité trop importante ; un téléphérique pourrait être innovant, mais ne s'intégrerait pas dans le réseau existant et ne pourrait pas être prolongé ; un tram classique serait la solution à envisager, mais ne serait pas encore nécessaire. La création d'une ligne de tram sur le boulevard Emile Bockstael, au-dessus de la ligne de métro, entraînerait en cet endroit une surcapacité des transports publics.

Le gouvernement n'a pas validé cette étude comme telle, ce qui fait qu'elle reste un document interne. Tout cela coûte trop cher. Nous avons fait une analyse approfondie des besoins et les priorités sont l'aménagement d'une nouvelle ligne de métro entre Bordet et Albert, la modernisation du réseau de métro, la connexion avec le plateau du Heysel, l'achat de bus supplémentaires, la poursuite de la prolongation de la ligne 94, l'achat de rames de métro et la construction d'un nouveau dépôt de trams. Tout cela coûtera déjà 5,3 milliards d'euros dans les prochaines années. Nous avons donc décidé que cela n'avait pas de sens d'investir encore du temps et de l'énergie dans d'autres études de faisabilité. De plus, les moyens financiers manquent.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De effectenstudie over de fiets- en voetgangersbrug Picard is afgerond. Beliris past op dit moment het ontwerp aan op grond van de aanbevelingen van de studie. Zo moet de uitrit in noordelijke richting worden uitgebreid en moeten de toegangen voor fietsers, voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit beter worden geregeld. Dat werk is aan de gang en brengt het oorspronkelijke voorstel van Beliris geenszins in het gedrang.

Er komt dus een vaste brug met een vrije hoogte van 7 meter boven het wateroppervlak. De brug wordt asymmetrisch gebouwd, met een bedding voor het openbaar vervoer (bussen, en in de toekomst, maar ten vroegste over tien jaar, eventueel zelfs trams) en een gedeelde ruimte voor voetgangers en fietsers. De MIVB en het Brussels Gewest maakten een eerste vergelijkende analyse van de verschillende oplossingen voor de verbinding tussen het Noordstation en de Heizel in afwachting van een grondige haalbaarheidsstudie die eventueel later wordt uitgevoerd. Meerdere oplossingen werden vergeleken. De conclusies van de studie luiden dat een metro volkomen overmaats is in vergelijking met de huidige behoeften. Een zogenaamde 'sky tram' maakt het mogelijk die nadelen te beperken, maar er blijft een risico bestaan op overcapaciteit. Een kabelbaan kan een interessante en vernieuwende oplossing zijn, maar biedt geen ruimte voor een optimale integratie met het bestaande net of toekomstige verlengingen. Een klassieke tram zou te overwegen zijn, al is daar op dit moment nog geen behoefte aan. De creatie van een tramlijn op de Bockstaellaan, boven de onderliggende metrolijn, zou daar tot een overcapaciteit van het openbaar vervoer leiden.

De regering heeft die eerste vergelijkende studie als dusdanig niet gevalideerd, zodat het een intern document is gebleven. De reden daarvoor is dat het allemaal te veel geld kost. We hebben een grondige analyse van de behoeften gemaakt, en de prioriteit ligt bij het aanleggen van een nieuwe metrolijn tussen Bordet en Albert, de modernisering van het huidige metronet, de aansluiting van het Heizelplateau, de aankoop van extra bussen, het voortzetten van de verlenging van tramlijn 94, het aankopen van metrostellen en de bouw van een nieuw tramdepot. Dat alles kost de komende tien

De plus, nous sommes convaincus qu'une meilleure desserte de Tour & Taxis avec des bus aiderait à résoudre de nombreux problèmes de capacité. Le gouvernement a choisi cette option pour les dix prochaines années.

Les discussions avec De Lijn relatives au Brabantnet sont constructives. De Lijn n'a pas tranché à propos du trajet que les trams suivront pour entrer dans Bruxelles, mais ce choix n'est pas urgent. Il est par contre primordial que l'infrastructure nécessaire soit aménagée au Heysel, et cela suit son cours. Que la jonction se fasse avec le tram 3 ou le tram 7 ou que les trams s'arrêtent au Heysel, avec une éventuelle liaison vers la station de métro Heysel, fera l'objet d'une concertation avec les autorités flamandes dans les prochains mois et les prochaines années. La collaboration est excellente. Je n'ai pas l'impression que cela empêche qui que ce soit de dormir que le tram ne passe pas par Tour & Taxis.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Le ministre ne s'inquiète pas, mais les gens qui vont vivre dans ce quartier remarqueront la différence. Je constate qu'à cause du coûteux métro, il n'y a plus d'argent pour le tram vers Tour & Taxis. Vous dites que De Lijn serait ravi.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *J'ai dit semblait.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Avant les congés parlementaires, vous avez dit avoir demandé une étude à la STIB à propos des différentes connexions envisageables avec le*

jaar al 5,3 miljard euro. We hebben dan ook beslist dat het niet veel zin heeft om nog tijd en energie te investeren in meer haalbaarheidsstudies. De financiële middelen ontbreken daarvoor immers.

Bovendien zijn we ervan overtuigd dat een betere ontsluiting van Tour & Taxis met bussen heel wat capaciteitsproblemen uit de wereld kan helpen. De regering kiest voor de volgende tien jaar voor die optie. Zij is er gerust in dat deze oplossing toereikend zal zijn.

Over de verbindingen met de Heizelvlakte heb ik daarstraks al geantwoord.

De gesprekken met De Lijn met betrekking tot het Brabantnet verlopen in een constructieve sfeer. De Lijn heeft nog geen knopen doorgehakt in verband met het traject dat de trams zullen volgen om Brussel binnen te rijden. Die keuze vandaag al maken, is eigenlijk niet eens nodig. Cruciaal is dat er op de Heizelvlakte de nodige infrastructuur wordt aangelegd en dat evolueert alleszins naar behoren. Er zijn heel wat combinaties mogelijk. Daarover moet er vandaag zeker nog geen beslissing vallen. Of het nu tram 3 of tram 7 zal zijn of dat de trams zonder meer zullen stoppen op de Heizel, met een mogelijke overstap naar het metrostation Heizel, zal in de komende maanden en jaren het voorwerp uitmaken van overleg met de Vlaamse overheid. De samenwerking verloopt alleszins uitstekend. Ik heb niet de indruk dat er ondertussen nog iemand wakker ligt van het feit dat de tram niet via Tour & Taxis zal rijden.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De minister ligt natuurlijk niet snel van iets wakker, maar de mensen die daar gaan wonen, zullen het verschil wel merken. Ik stel gewoon vast dat er door de dure metro blijkbaar geen geld meer is voor de tram naar Tour & Taxis. U zegt dat De Lijn heel blij zou zijn.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb 'lijkt' gezegd.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat is politieke politicienne ten top. De Lijn lijkt dus zeer blij te zijn. Voor het zomerreces hebt u gezegd dat u over verschillende opties beschikt in verband met de

Brabantnet. Quand en aurons-nous les résultats ?

Le truc selon lequel le gouvernement ne valide pas l'étude et qu'il ne doit donc pas la transmettre au parlement ne marche plus. Chaque fois que nous demandons de nous transmettre une étude, on nous répond qu'elle n'est pas achevée, que le gouvernement ne l'a pas reçue ou qu'il ne l'a pas validée. C'est une manière de priver le parlement d'informations. Je ne vois pas quels secrets ces études contiennent. Cela vous honorerait de transmettre l'étude à la commission et cela nous permettrait de parler des mêmes choses et d'avoir une discussion politique.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La seule chose qui importe maintenant, c'est que l'infrastructure mise en place au Heysel permette toutes les liaisons. Ensuite, nous devons connaître le calendrier de réalisation du "Brabantnet" et de son financement. Ces informations, dont nous devons disposer pour 2019, nous permettront de déterminer les lignes de trams et les itinéraires.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Les différentes options peuvent quand même nous être communiquées, même si la décision n'est pas imminente.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je viens de les énumérer! Soit le métro jusqu'au Heysel, soit la ligne 3, la ligne 7 ou la ligne 9.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Il serait pourtant utile de connaître dès à présent les avantages et inconvénients des différents scénarios afin que la commission puisse mener des discussions plus ciblées.*

aansluiting op het Brabantnet aan de Heizel en dat u daarover een studie aan de MIVB had gevraagd. Ik ga ervan uit dat die intussen is afgerond. Wanneer krijgen we de resultaten van die studie?

De truc dat de regering de studie niet valideert en ze bijgevolg niet aan het parlement moet bezorgen, werkt niet meer. Elke keer als we vragen om ons een studie te bezorgen, krijgen we het antwoord dat de regering ze nog niet heeft gekregen of dat de studie voorlopig is of dat de regering ze nog niet heeft gevalideerd. Dat is gewoon een manier om het parlement informatie te onthouden. Ik begrijp niet welke geheimen er in die studies staan. Het zou u tot eer strekken om de studie gewoon aan de commissie te bezorgen. Dan praten we over dezelfde zaken en kunnen we een politieke discussie voeren. Nu hangt er voortdurend een sfeer van geheimzinnigheid rond de studies. Net alsof er wereldschokkende dingen in staan. Dat maakt ons nieuwsgieriger dan we gewoonlijk zijn.

De heer Pascal Smet, minister.- Het enige wat belangrijk is, is dat de infrastructuur die op de Heizel komt alle verbindingen mogelijk maakt. Het ziet ernaar uit dat we het daar wel over eens zullen geraken. Daarna moeten we een zicht krijgen op de planning van de Lijn in verband met het Brabantnet. Wordt dat gefinancierd? Wanneer wordt dat gefinancierd? Als we die informatie hebben, kunnen we samen met De Lijn en naargelang van het aanbod bekijken welke trams waar zullen rijden. Tegen 2019 moeten we dat weten.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is niet omdat we er nu nog niet over moeten beslissen dat het niet interessant is om nu al te weten welke de verschillende opties zijn.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb ze net opgesomd! Ofwel de metro tot de Heizel, ofwel lijn 3, lijn 7 of lijn 9.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is best mogelijk dat we daar nu nog niet over moeten beslissen, maar het is wel een goede zaak om de voor- en nadelen van de verschillende scenario's te kennen. Het zou goed zijn als de commissie daarover zou kunnen beschikken, omdat we dan gerichter kunnen discussiëren.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Vous pourrez disposer de ces informations au moment opportun.*

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Je me joins à la dernière question de M. De Lille. J'ai compris que les connexions à la ligne 7 et à la ligne 9 demeureront possibles. Comment saurons-nous si c'est une bonne option ? Des études sont-elles disponibles ?*

Qui exploitera la ligne de tram : De Lijn ou la STIB ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *De Lijn n'a pas encore décidé si la ligne circulera dans Bruxelles ou s'arrêtera au Heysel. Toutes les options sont ouvertes et une décision sera prise sur la base de données chiffrées. Je mettrai ensuite ces études à la disposition des députés. Mais nous n'en sommes pas encore là.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME LIESBET DHAENE

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

concernant "le stationnement des médecins généralistes".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

De heer Pascal Smet, minister.- U zult daar op het gepaste moment over kunnen beschikken.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik wil me aansluiten bij de laatste vraag van de heer De Lille. Ik heb begrepen dat aansluitingen op lijn 7 en op lijn 9 alsnog mogelijk blijven. Hoe zullen we weten of dit al dan niet een goede optie is? Kunnen we daarover studies krijgen?

Wie zal optreden als operator van de tramlijn: De Lijn of de MIVB?

De heer Pascal Smet, minister.- Zoals ik al antwoordde heeft De Lijn nog niet uitgemaakt of ze wil doorrijden tot Brussel dan wel of er zal worden gestopt op de Heizel. Alle opties liggen momenteel nog open. Daarover zal er in de toekomst verder worden gesproken. We zullen dan samen op basis van cijfermateriaal een beslissing nemen. Als de beslissing gevallen is, zal ik uiteraard het gebruikte studiemateriaal ter beschikking stellen van de parlementsleden. We zijn echter nog niet zo ver.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LIESBET DHAENE

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

betreffende "de parkeerplaatsen voor huisartsen".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.