



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

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

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

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 23 AVRIL 2018**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 23 APRIL 2018**

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

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

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels/

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels/

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATIONS	10	INTERPELLATIES	10
Interpellation de M. Arnaud Pinxteren	10	Interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren	10
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 "la problématique du vol des vélos".		betreffende "de problematiek van de fietsdiefstallen".	
Discussion – Orateurs :	12	Bespreking – Sprekers:	12
M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Bruno De Lille (Groen)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)		De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)	
Interpellation de M. David Weytsman	16	Interpellatie van de heer David Weytsman	16
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 "le bon fonctionnement de l'agence parking.brussels".		betreffende "de goede werking van het agentschap parking.brussels".	
Discussion – Orateurs :	19	Bespreking – Sprekers:	19
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Bruno De Lille (Groen)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. David Weytsman (MR)		De heer David Weytsman (MR)	
Interpellation de M. Paul Delva	32	Interpellatie van de heer Paul Delva	32
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 retards pour les trams du Brabantnet".		betreffende "de vertraging voor de trams van het Brabantnet".	

Interpellation jointe de M. Bruno De Lille,		Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille,	
concernant "le report de la réalisation du Brabantnet".		betreffende "het uitstel van de realisatie van het Brabantnet".	
Discussion conjointe – Orateurs :	34	Samengevoegde bespreking – Sprekers:	34
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)	
M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Bruno De Lille (Groen)	
QUESTIONS ORALES	40	MONDELINGE VRAGEN	40
Question orale de Mme Hannelore Goeman	40	Mondelinge vraag van mevrouw Hannelore Goeman	40
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les sièges réservés aux femmes enceintes dans les transports en commun".		betreffende "de gegarandeerde zitplaatsen aan zwangere vrouwen in het openbaar vervoer".	
Question orale de Mme Céline Delforge	43	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	43
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le refus de la commune d'Ixelles de délivrer le permis pour le chantier de la STIB avenue de la Forêt et le refus de cette dernière de rétablir le service des trams".		betreffende "de weigering van de gemeente Elsene om de vergunning af te geven voor de bouwplaats van de MIVB aan de Woudlaan en de weigering van die laatste om de tramdienst te herstellen".	
Question orale de M. Michaël Vossaert	46	Mondelinge vraag van de heer Michaël Vossaert	46
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le plan de circulation autour de la Basilique de Koekelberg".		betreffende "het verkeersplan rond de Basiliek van Koekelberg".	
Question orale jointe de M. Jamal Ikazban,	46	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer	46

concernant "les aménagements durant les travaux autour de la Basilique de Koekelberg".		Jamal Ikazban,	
Question orale de M. Bruno De Lille	47	betreffende "de aanpassingen tijdens de werken rond de Basiliek van Koekelberg".	
		Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	47
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'absence de participation de la STIB à la commémoration des attentats du 22 mars 2016".		betreffende "de niet-medewerking van de MIVB aan de herdenking van de aanslagen van 22 maart 2016".	
Question orale de Mme Céline Delforge	49	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	49
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la proportion des femmes travaillant au sein de la STIB".		betreffende "het aandeel vrouwen dat bij de MIVB tewerkgesteld is".	
Question orale de Mme Caroline Persoons	52	Mondelinge vraag van mevrouw Caroline Persoons	52
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les lieux culturels, la mobilité et la signalisation".		betreffende "de culturele plaatsen, de mobiliteit en de bewegwijzering".	
Question orale de M. Pierre Kompany	55	Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany	55
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'état d'avancement de l'automatisation du métro".		betreffende "de stand van zaken met betrekking tot de automatisering van de metro".	
Question orale de M. Arnaud Pinxteren	56	Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren	56
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	

de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le soutien à l'autopartage".		met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de steun voor het autodelen".	
INTERPELLATIONS	56	INTERPELLATIES	56
Interpellation de Mme Cieltje Van Achter	56	Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter	56
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'état d'avancement des plans d'action communaux de stationnement dans le cadre du Plan régional de Politique du Stationnement (PRPS)".		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de stand van zaken omtrent de gemeentelijke parkeeractieplannen in het kader van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)".	
Interpellation de Mme Cieltje Van Achter	56	Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter	56
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la liste des points noirs de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale".		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de lijst van zwarte verkeerspunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
QUESTIONS ORALES	57	MONDELINGE VRAGEN	57
Question orale de M. Paul Delva	57	Mondelinge vraag 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, concernant "l'évaluation des voitures partagées en libre-service intégral (free floating)".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de evaluatie van autodelen via free floating".	
Question orale de M. Paul Delva	57	Mondelinge vraag 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, concernant "l'obligation de signaler la suppression d'emplacements de parcage à l'Agence du stationnement".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het verplicht melden van het schrappen van parkeerplaatsen aan het Parkeeragentschap".	
Question orale de M. Paul Delva	57	Mondelinge vraag 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,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la création de points Mobilité à Bruxelles".		betreffende "de oprichting van Mobipunten in Brussel".	
Question orale de M. Paul Delva	58	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	58
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'accessibilité nocturne de l'aéroport de Bruxelles".		betreffende "de nachtelijke bereikbaarheid van Brussels Airport".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	58	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	58
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'état de vétusté de certains bus articulés".		betreffende "de verouderde staat van sommige gelede bussen".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	58	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	58
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'évaluation des rues cyclables et l'extension du dispositif à des artères supplémentaires".		betreffende "de evaluatie van de fietsstraten en de uitbreiding van de maatregel naar bijkomende assen".	
Question orale de M. Michaël Vossaert	58	Mondelinge vraag van de heer Michaël Vossaert	58
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'installation de potelets sur la chaussée de Gand".		betreffende "de plaatsing van paaltjes aan de Gentssteenweg".	
Question orale de M. Bruno De Lille	59	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	59
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	

de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la convention-cadre concernant le développement de voies vertes et d'aménagements cyclo-piétons le long des voies ferrées en Région de Bruxelles-Capitale".		met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de inrichting van groene verbindingen en fiets- en voetgangersvoorzieningen langsheen treinsporen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	59	Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe	59
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le développement du covoiturage à Bruxelles".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de ontwikkeling van carpooling in Brussel".	
Question orale de M. Paul Delva	59	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	59
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la poursuite de l'intégration billettique et tarifaire entre les différentes sociétés de transports en commun".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de verdere ticket- en tariefintegratie tussen de verschillende openbare vervoersmaatschappijen".	
Question orale de M. Paul Delva	59	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	59
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les pistes cyclables sur la petite ceinture".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de fietspaden op de Kleine Ring".	
Question orale de Mme Céline Delforge	60	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	60
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la fraude aux pierres bleues et les éventuels cas concernant des chantiers de la Région bruxelloise".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de fraude met blauwe steen en de eventuele gevallen op bouwplaatsen in het Brussels Gewest".	
Question orale de Mme Céline Delforge	60	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	60
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	

<p>de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les intoxications au CO et les odeurs de mazout relevées dans certains bus de la STIB".</p>	60	<p>met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de CO-vergiftigingen en de geur van stookolie in sommige bussen van de MIVB".</p>	60
<p>Question orale de M. Julien Uyttendaele</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'adaptation de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et la stratégie conséquente en matière de politique CNG".</p>	60	<p>Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de aanpassing van richtlijn 2014/94/EU over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de overeenkomstige strategie inzake CNG-beleid".</p>	60
<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>et à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,</p> <p>concernant "les dispositifs de traitement de l'air utilisés dans les tunnels".</p>	60	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>en aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,</p> <p>betreffende "de maatregelen voor de behandeling van de lucht in de tunnels".</p>	60

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "la problématique du vol des vélos".

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Le 3 mars dernier, un quotidien bruxellois consacrait une nouvelle fois un article à la recrudescence des vols de vélos. D'après ce journal, entre 2016 et 2017, les vols de vélos ont progressé de 5,75% dans notre seule Région. Ces chiffres, en outre, ne tiennent évidemment pas compte des vols non déclarés que la célèbre étude de Frédéric Héran estime, grosso modo, au même nombre que les vols enregistrés.

Il s'agit donc d'un phénomène criant et une politique volontariste est indispensable pour l'enrayer. On sait en effet que le vol est un frein important à l'usage du vélo, puisque près d'un quart des cyclistes qui en ont été victimes ne rachètent pas de vélo, toujours selon l'étude de Frédéric Héran.

C'est bien conscient de cet enjeu que notre parlement a adopté à une très large majorité, le 25 avril 2014, une résolution sur cette question, à l'initiative d'Annemie Maes. Le texte adressait cinq demandes au gouvernement :

- collecter les données des vélos volés, trouvés et restitués dans la Région, par commune et par zone

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de problematiek van de fietsdiefstallen".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- Volgens een recent krantenartikel blijft het aantal fietsdiefstallen in Brussel stijgen. Het nam tussen 2016 en 2017 toe met 5,75%. De cijfers zouden bovendien geen reëel beeld geven van de echte situatie, want als we de studie van Frédéric Héran mogen geloven, doet slechts de helft van de slachtoffers aangifte.

Fietsdiefstal is een echte plaag geworden die dringend moet worden aangepakt. Fietsdiefstal ontmoedigt immers fietsen. Een kwart van de slachtoffers koopt geen nieuwe fiets, zo blijkt uit dezelfde studie.

Op 25 april 2014 nam het parlement een resolutie aan over de strijd tegen fietsdiefstal. Daarin werd aan de regering gevraagd om:

- de gegevens over gestolen, gevonden en terugbezorgde fietsen per gemeente en per politiezone te verzamelen;

- de kostprijs van een gecentraliseerde opslagplaats en van één centrale gegevensbank te bestuderen;

de police ;

- étudier l'impact budgétaire de l'optimisation et de l'extension à l'ensemble des dix-neuf communes d'un dépôt centralisé ainsi que d'une base de données unique des vélos volés ou trouvés ;

- préparer un plan d'action régional de lutte contre les vols de vélos ;

- mettre en place une coordination formelle des différents acteurs ;

- aménager un stationnement sécurisé dans les principales gares et stations de métro, ainsi que des arceaux aux principaux arrêts de bus.

Je dois à l'histoire de préciser que le groupe sp.a s'était abstenu sur cette proposition, considérant que le texte "n'allait pas assez loin".

Interpellé par mes soins en 2015, vous évoquiez la création de grands parkings sécurisés ainsi que la mise en place d'un groupe de travail chargé d'étudier ces questions. Certes, un plan d'action a été élaboré, mais une constante demeure : la nécessité de coopérer avec les forces de police, notamment pour endiguer le recel et la revente.

Nous constatons qu'une initiative a été prise par la fédération belge du secteur automobile et des secteurs connexes (Traxio) - comble du paradoxe -, qui propose un nouveau système d'identification et de traçabilité. Cette démarche signifie-t-elle que le site www.velosretrouves.be ne remplit pas les objectifs visés, notamment en termes de traçabilité ?

Pourriez-vous rappeler les grands axes du plan d'action régional en matière de lutte contre le vol de vélos ainsi que l'état de sa mise en œuvre ?

Le groupe de travail est-il toujours actif et réunit-il toujours les autorités policières ?

Une intensification des contrôles dans les points de revente a-t-elle été décidée ?

Un fichier centralisé et généralisé d'identification des vélos non encore volés est-il entre les mains de la police, comme c'est le cas à Londres ?

- een gewestelijk actieplan tegen fietsdiefstal voor te bereiden;

- een coördinatiestructuur op te zetten;

- beveiligde stallingen te bouwen in de grootste trein- en metrostations en fietsrekken te plaatsen aan de voornaamste tram- en bushaltes.

In 2015 verklaarde u aan dat er beveiligde stallingen zouden komen en dat er een werkgroep werd opgericht. Er werd een actieplan opgesteld, maar net zoals voor andere kwesties is een goede samenwerking met de politie belangrijk, onder meer om te voorkomen dat gestolen fietsen worden doorverkocht.

Traxio, de Belgische federatie van de autosector en de aanverwante sectoren, heeft een nieuw systeem voorgesteld om fietsen te identificeren en traceren. Komt dat omdat de website www.gevondenfietsen.be niet het gewenste resultaat oplevert?

Wat zijn de krachtlijnen van het gewestelijke actieplan? Hoever staat de uitvoering ervan?

Is de werkgroep nog altijd actief? Nemen de politiediensten deel aan de vergaderingen?

Komen er extra controles om te vermijden dat gestolen fietsen worden doorverkocht?

Beschikt de politie over een gecentraliseerde databank van de fietsen die nog niet gestolen zijn?

Discussion

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Mon intervention part des mêmes constats que ceux de M. Pinxteren.*

La Région collabore-t-elle encore avec les communes pour le placement des boxes à vélos ou les place-t-elle aussi elle-même ? Quel est le budget prévu en 2018 pour les boxes à vélos ?

Avez-vous développé le repérage par GPS dans le cadre de la lutte contre le vol de vélos ? Les vélos-appâts sont-ils opérationnels ?

Quand pouvons-nous attendre le lancement du site sur lequel les vélos pourront être enregistrés avec un code unique ? Il était annoncé pour 2018. Pourquoi avez-vous opté pour un nouveau système, plutôt que pour une collaboration avec les marchands de vélos qui pourraient enregistrer les vélos ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le plan d'action régional de lutte contre le vol de vélos reprend cinq axes majeurs : engineering, enforcement, évaluation, engagement et éducation.

Mon équipe a bien élaboré ce plan, mais vous savez sans doute que le ministre-président a souhaité l'intégrer au Plan global de sécurité et de prévention (PGSP) de la Région de Bruxelles-Capitale. En d'autres termes, pour certaines questions, il serait plus pertinent de vous adresser à ce dernier, puisque c'est à lui que les dossiers suivis par la police sont communiqués. Le PGSP ne relève pas de mes compétences.

S'agissant de l'engineering, des actions telles que l'ouverture d'un marché stock pour des boxes à vélos, le placement d'arceaux pour vélos et le subventionnement d'aides aux communes pour

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Mijn tussenkomst vertrekt grotendeels van dezelfde vaststellingen als die van de heer Pinxteren. Ik zal me dan ook beperken tot enkele bijkomende vragen over de fietsboxen.

Werkt het gewest nog steeds samen met de gemeenten om fietsboxen te plaatsen of doet het dat nu ook zelf?

In welk budget is er in 2018 voorzien voor de fietsboxen, die een belangrijke maatregel zijn tegen fietsdiefstallen.

Hebt u de optie van GPS-opsporing uitgewerkt in de strijd tegen de diefstal van fietsen? Er liep eerder al een proefproject met lokfietsen. Is deze maatregel die al enkele keren werd aangekondigd intussen operationeel?

In 2018 zou er een website komen waarop fietsen kunnen worden geregistreerd via een unieke code. Wanneer kunnen we die verwachten? Waarom kiest u voor een nieuw systeem en niet voor een samenwerking met de fietsenhandelaars die de fietsen zouden kunnen registreren?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Het gewestelijk plan tegen fietsendiefstal omvat vijf delen: engineering, enforcement, evaluatie, engagement en educatie.*

Aangezien de minister-president het plan in het Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP) wilde opnemen, kunt u vragen over dat onderwerp beter aan hem stellen.

In het kader van de engineering werd een opdracht uitgeschreven voor fietsboxen, worden fietsbeugels geplaatst en krijgen de gemeenten subsidies voor fietsenstallingen.

De vzw CyCLO beheert de opslagplaats voor teruggevonden fietsen.

In enkele trein- en premetrostations en bij de

l'aménagement des emplacements et des boxes à vélos ont été lancées.

Le dépôt des vélos retrouvés est géré par l'asbl CyCLO.

Les aménagements de parkings dans les gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi, ainsi que dans les stations de préméto Bourse et de Brouckère sont en cours, de même que dans les Park and Ride (P+R). Enfin, pour la création d'une base de données positive des "vélos enregistrés", le cahier des charges a été lancé et les offres sont en cours d'analyse. J'y reviendrai.

Au niveau de l'enforcement, soit de la mise en vigueur, le groupe de travail est toujours d'actualité et le projet de "vélos appâts" a été mis en place, il y a quelques mois, en collaboration avec les zones de police.

Quant à l'évaluation, chaque année, l'administration obtient de l'asbl Pro Velo, par le biais de l'Observatoire bruxellois du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, des chiffres spécifiques, par exemple sur la manière dont les vélos sont attachés ou sur leur gravage. Il apparaît qu'en 2017, 79% des vélos attachés l'étaient avec un bon cadenas, contre 49% en 2016, et que 58% d'entre eux l'étaient par le cadre, comme préconisé, alors que ce chiffre n'était que de 46% en 2016. On constate donc une amélioration de la sécurisation des vélos à Bruxelles.

De même, alors qu'en 2016, seuls 2% des 632 vélos stationnés étaient gravés, ce chiffre est passé à 5% des 1.107 vélos stationnés en 2017.

Par ailleurs, en 2016, une enquête spécifique sur les vols de vélos a été demandée à l'asbl Pro Velo afin de mieux cerner cette problématique.

Pour l'engagement, la récupération des vélos abandonnés et autres épaves est toujours assurée par l'asbl CyCLO, de même que leur remise en état. Ils sont réintroduits dans le circuit par le biais de demandes émanant d'écoles, d'administrations ou d'autres instances publiques.

En attendant la mise en place d'un étiquetage à numéro unique, le gravage traditionnel reprenant le numéro de registre national est toujours d'actualité et organisé dans les points vélo, ainsi que lors

overstapparkings worden fietsenstallingen ingericht. De offertes die we ontvingen na de aanbesteding voor een databank van geregistreerde fietsen, worden momenteel bestudeerd.

De werkgroep rond enforcement is nog steeds actief. Het project met de lokfietsen liep in samenwerking met de politie.

Inzake evaluatie krijgt de administratie jaarlijks specifieke cijfers van de vzw Pro Velo. In 2017 werd bijvoorbeeld 79% van de fietsen met een degelijk slot vastgelegd, tegenover 49% in 2016. Van die 79% hing 58% zoals voorgeschreven met het frame vast, tegenover 49% in 2016.

Terwijl in 2016 slechts 2% van de 632 gestalde fietsen uit een onderzoek gegraveerd was, steeg dat percentage in 2017 tot 5% van de 1.107 gestalde exemplaren.

Ik vroeg Pro Velo in 2016 bovendien om een onderzoek uit te voeren naar fietsendiefstallen.

Op het gebied van engagement haalt CyCLO achtergelaten fietsen en fietswrakken op en herstelt ze. Ze worden met de hulp van scholen en overheidsdiensten weer in gebruik genomen.

In afwachting van een registratiesysteem met een uniek nummer blijven de fietspunten de rijksregisternummers van de eigenaars in fietsen graveren. Informatie over speciale graveeracties is terug te vinden op www.gevondenfietsen.be.

Op het gebied van educatie ten slotte voeren de overheid en haar partners regelmatig bewustmakingsacties, bijvoorbeeld met stickers op fietsbeugels met aanwijzingen voor het correct vastleggen van een fiets.

In de werkgroep zijn alle betrokken instanties vertegenwoordigd. Het opvoeren van de controles op het doorverkopen van gestolen fietsen kwam nog niet ter sprake. Het feit dat fietsendiefstal niet in alle politiezones een prioriteit is, vormt een belemmering. Ik stel voor dat u minister-president Vervoort een vraag stelt over die kwestie.

Er werd een bestek gepubliceerd voor de uitwerking van een fietsregistratiesysteem. De betrokken overheidsdienst onderzoekt momenteel

d'actions spécifiques dont les dates sont reprises sur la plate-forme www.velosretrouves.be.

Enfin, pour l'éducation, diverses actions de sensibilisation se poursuivent par le biais de stands et autres initiatives lancées par l'administration ou ses partenaires, comme lors du Dimanche sans voiture ou de la Bike Experience. Le placement d'autocollants sur les arceaux pour vélos reste d'actualité. Il permet de montrer concrètement comment bien attacher son vélo.

La task force s'est réunie en novembre dernier et sa prochaine réunion sera planifiée avant l'été. Ce groupe de travail englobe divers partenaires tels que les cabinets concernés, les associations de cyclistes, les zones de police, parking.brussels ou Bruxelles prévention et sécurité (BPS). L'intensification des contrôles dans les points de revente n'a pas encore été vraiment abordée. Toutefois, le fait que le vol de vélos ne soit pas une priorité dans toutes les zones de police constitue un frein. Sur ce point, je vous propose de vous adresser à M. Rudi Vervoort.

Un cahier des charges a été publié pour la mise en œuvre d'un système d'enregistrement des vélos par toute personne qui le souhaiterait. L'administration est en train de dépouiller les offres soumises. J'espère que nous pourrions respecter les délais. Tout dépendra de la date d'attribution du marché.

Concernant les boxes pour vélos, nous menons le projet du Fonds européen de développement régional (Feder) avec CyCLO. Par ailleurs, je dois vérifier si la Région installera encore des boxes ou si seules les communes s'en chargeront.

Par contre, nous élaborons avec parking.brussels un projet à Saint-Gilles, que nous espérons bientôt développer dans d'autres communes. En effet, nous savons que sur les territoires des communes se retrouvent parfois des locaux, anciens commerces ou lieux de stockage, qui ne sont pas utilisés. J'ai demandé à parking.brussels d'élaborer des projets de location de ces espaces. Nous raisonnons toujours en termes d'espace public, mais quand un magasin d'une certaine superficie, par exemple, situé dans le centre ne trouve pas locataire, nous proposerons de le louer aux cyclistes qui recevront une clé et pourront y déposer leur vélo. Le premier projet de ce type sera lancé prochainement à Saint-Gilles.

de ontvangen offertes. Ik hoop dat we alles binnen de vastgestelde termijnen kunnen realiseren.

Samen met CyCLO werk ik het project van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) rond fietsboxen uit. Ik moet nog uitzoeken of het gewest nog boxen zal installeren, of dat alleen de gemeenten dat voortaan doen.

Daarnaast vroeg ik aan parking.brussels om een project uit te werken voor de verhuur van leegstaande ruimten als fietsstallingen. Een eerste project gaat binnenkort van start. Op die manier zijn er geen fietsboxen meer nodig. Het gaat om een nieuwe benadering die wellicht haar nut zal bewijzen.

Ce serait un autre système de parking pour vélos. Nous n'aurions plus besoin de boîtes pour vélos dans l'espace public. Nous utiliserions des espaces privés inutilisés que, d'une certaine façon, nous recommercialiserions. C'est une nouvelle approche qui peut se révéler très utile. J'ai récemment demandé un état des lieux du déploiement de ce projet, élaboré avec parking.brussels, dans les autres communes, mais je n'ai pas encore reçu de réponse.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo). - Lorsqu'un ministre est interrogé, c'est au gouvernement que s'adresse la question. Je sais que le dialogue est compliqué entre vous et M. Vervoort, pour le moment.

(Remarques de M. Smet)

Manifestement, sur la sécurité et la politique policière en matière de répression des vols de vélos, vous ne communiquez pas beaucoup entre vous. C'est dommage.

M. Pascal Smet, ministre. - La sécurité est une compétence spécifique du ministre-président. Elle ne relève pas du gouvernement. C'est comme cela que les choses sont organisées. Par analogie, la politique policière relève de la responsabilité du bourgmestre, pas de celle du collègue des échevins.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo). - Je m'adresserai donc au ministre-président, si le Bureau élargi m'y autorise.

J'entends qu'un système d'enregistrement est prévu. Quel est le lien entre celui-ci et l'initiative de Traxio? Cette dernière fédération a-t-elle été contactée? Elle a pris une initiative en matière d'enregistrement et il serait regrettable de voir plusieurs systèmes d'identification coexister. Je suis favorable à un système d'identification publique en lien avec les vélocistes. Il importe que tous les acteurs participent à la sécurisation du marché du cycle en Région bruxelloise.

Quelles sont les interactions entre les différents systèmes mis en place? Comment éviter la concurrence entre eux et, donc, la confusion dans le chef des cyclistes?

De voorzitter. - De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).* - *Een parlementaire vraag aan een regeringslid is eigenlijk aan de hele regering gericht, maar ik weet dat de communicatie tussen u en minister-president Vervoort momenteel wat stroef verloopt.*

(Opmerkingen van de heer Smet)

Blijkbaar communiceert u niet veel over veiligheids- en politiematregelen met betrekking tot de repressie van fietsdiefstal. Dat is jammer.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Veiligheid is een specifieke bevoegdheid van minister-president Vervoort, en niet van de voltallige regering, net zoals politiematregelen door de burgemeesters worden bepaald en niet door de schepencolleges.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).* - *Ik zal mijn vragen aan de minister-president stellen.*

Er is link tussen het registratiesysteem waarover u het hebt en het initiatief van Traxio? Hebt u die organisatie gecontacteerd? We moeten vermijden dat er verschillende systemen naast elkaar ontstaan, want dat leidt tot verwarring. Ik pleit daarom voor een openbaar systeem dat samen met de fietsenverkopers wordt opgezet.

Hoe verloopt het proefproject met de lokfietsen? Wanneer verwacht u de resultaten?

Qu'en est-il des vélos appâts ? À quel horizon envisagez-vous des résultats ? Quand le système sera-t-il évalué ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous procéderons à son évaluation dans un an.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Sachant que la police n'y voit pas une priorité, il serait intéressant de vérifier que ces vélos appâts sont utiles et qu'ils font réellement l'objet de poursuites. Dans le cas contraire, leur effet dissuasif disparaîtrait totalement. J'attire votre attention sur cet enjeu. Nous ne manquerons pas de vous réinterroger dans un an sur l'évaluation de cette technique.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Il est important que nous mettions au plus vite le nouveau système d'enregistrement en route. C'est pour cette raison que je suis favorable à une collaboration avec les marchands de vélos. Nous devons avoir un même système dans l'ensemble du pays. Si le système n'est pas suffisamment connu de ceux qui s'achètent un vélo, il n'aura pas beaucoup de succès. Je suis donc favorable à ce qu'on commence à partir de zéro et à l'enregistrement automatique et obligatoire par les vendeurs de chaque vélo acheté. En plus, c'est dans leur intérêt. J'espère que vous en tiendrez compte.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. DAVID WEYTSMAN

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

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We zullen het proefproject binnen een jaar evalueren.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Het project is blijkbaar geen prioriteit voor de politie. Het is evenwel belangrijk dat overtreders worden vervolgd, anders verliest de maatregel zijn afschrikkingseffect.*

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is belangrijk dat we het nieuwe registratiesysteem zo spoedig mogelijk in gebruik nemen. Daarom pleit ik voor samenwerking met de fietsenhandelaars. We moeten dan wel een systeem hanteren dat hetzelfde is over heel het land. Het heeft immers weinig zin om nog maar eens een nieuw systeem in te voeren. Mensen die zich inschrijven, hopen natuurlijk dat het resultaat oplevert. Maar als het systeem niet ruim genoeg bekend is bij iedereen die zich een fiets aanschaft, zal de registratie niet al te veel succes kennen. Ik ben er dan ook voorstander van dat we vanaf nul beginnen en dat elke nieuwe fiets die verkocht wordt, meteen ook geregistreerd wordt. Fietsenverkopers zouden eigenlijk verplicht moeten zijn om nieuwe fietsen te registreren, want dat lijkt me geen overbodige luxe. Het is bovendien ook in hun eigen belang. Ik hoop dat u daarmee rekening houdt bij de aanbesteding.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende "de goede werking van het agentschap parking.brussels".

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

M. David Weytsman (MR).- Sans entrer dans les détails de l'ordonnance du 22 janvier 2009 que vous connaissez bien, je rappellerai que la section 5 de l'article 29 décrit toute une série de missions attribuées à parking.brussels. Je souhaite vous interpeller sur des missions qui nous semblent stagner, qui pourraient présenter certaines lacunes ou que nous pourrions prendre davantage à bras-le-corps dans les prochaines années, voire les prochaines semaines.

J'irai à l'essentiel. Ma première question dépasse le fonctionnement même de l'agence. Pourriez-vous nous dresser l'état des lieux des dysfonctionnements recensés à l'époque entre parking.brussels, les communes et la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) concernant la transmission des données relatives aux cartes de stationnement virtuelles ?

Comme vous le savez, plusieurs amendes ont été infligées, notamment dans la commune de Ganshoren, alors que les propriétaires des véhicules avaient déjà fait enregistrer leur carte de stationnement virtuelle. Je présume que cette situation s'explique simplement par la difficulté d'accéder à certaines données ou de disposer d'une base de données commune. Ces données ont-elles dès lors fait l'objet d'une mise à jour ?

Ensuite, j'aimerais obtenir des éclaircissements sur quelques points relatifs aux missions que je viens de mentionner. J'aborderai les missions n° 5, 7, 8, 9 et 10.

La mission n° 5 porte sur la gestion et le contrôle, ainsi que tout ce qui concerne les redevances. Pourriez-vous nous expliquer ce qu'il en est de la sous-traitance prévue mais qui n'est plus possible à l'heure actuelle ? Combien d'agences privées restent-il ? Quel est le calendrier retenu ?

La mission n° 7 concerne la construction, l'acquisition, la location, l'organisation ainsi que la gestion et le contrôle de tous les parkings publics dont la Région de Bruxelles-Capitale est propriétaire. Quel est le nombre de parkings désormais gérés par parking.brussels ? Disposez-vous d'une vision dynamique de l'évolution de ces places de stationnement ? Combien de parkings

De voorzitter.- De heer Weytsman heeft het woord.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *De opdrachten van het agentschap parking.brussels staan opgesomd in artikel 29 van de ordonnantie van 22 januari 2009. Aan een aantal van die opdrachten lijkt er echter wat te schorten of moet er volgens mij meer gewerkt worden.*

Eerder waren er problemen met de uitwisseling van gegevens tussen parking.brussels, de gemeenten en de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) betreffende de virtuele parkeerkaarten. Kunt u daarover een stand van zaken opmaken? Verschillende personen, onder meer in Ganshoren, kregen immers een boete, terwijl ze hun virtuele parkeerkaart al hadden laten registreren. Werden die gegevens ondertussen geüpdatet?

Opdracht vijf betreft het beheer, de controle en het innen van parkeerheffingen. Hoe zit het met de uitbesteding, die nu niet meer mogelijk is? Hoeveel privéagentschappen blijven er nog over? Wat is het tijdschema?

Opdracht zeven belast het agentschap met de bouw, de aankoop of de huur, alsook de organisatie, het beheer en de controle van alle parkings die eigendom zijn van het Brussels Gewest. Hoeveel parkings beheert parking.brussels op dit moment? Hebt u een zicht op de evolutie van die parkeerplaatsen? Hoeveel parkings heeft het agentschap ondertussen gebouwd? Hoeveel heeft het er gekocht of gehuurd? Hoeveel daarvan zijn overstapparkings?

Welke overstapparkings staan er in de steigers?

Opdracht acht betreft het sluiten van overeenkomsten met bijvoorbeeld ondernemingen opdat ze hun parkings ter beschikking zouden stellen buiten de kantooruren. In vergelijking met het bouwen van een parking is dat natuurlijk een betrekkelijk eenvoudige formule.

Volgens mijn informatie worden er vooral overeenkomsten gesloten voor kleinere parkings, maar niet voor de grote parkings aan de toegangswegen tot Brussel.

l'agence du stationnement a-t-elle construits ? Combien ont-ils été acquis ou loués ? Quelle est la ventilation de ces parkings entre les parkings dits "normaux" et les parkings de transit ?

Quels sont les futurs projets de parkings de transit ?

La mission n° 8, qui a trait à la conclusion d'accords avec une série de petites et grandes entreprises sur la mise à disposition d'emplacements de stationnement après les heures de bureau, revêt une grande importance pour nous. Contrairement à la construction de parkings de transit qui peut être une solution assez lourde et complexe, cette formule est relativement simple. D'ailleurs, les communes cherchent également à conclure ce type d'accord. Selon mes informations, cette solution avance pour de petits projets. Moi-même, lorsque j'étais encore échevin, j'ai pu développer quelques projets à Laeken avec parking.brussels. En revanche, il n'en va pas de même pour les grands parkings situés à l'entrée de Bruxelles.

Combien d'emplacements de stationnement ont-ils été mis à disposition, au total, pour 2017 ? Pouvez-vous ventiler votre réponse selon que les accords ont été signés avec des sociétés privées ou des entreprises publiques, telles que la SNCB, les sociétés de logement, la Tour des finances ou de grandes bibliothèques ?

Pour chaque accord, quelles sont les différentes formules de mise à disposition retenues : places réservées uniquement aux riverains, disponibles exclusivement le soir, accessibles toute la journée ?

La mission n° 9 concerne "l'organisation, la gestion ou le contrôle d'un service d'enlèvement de véhicules, dans la mesure où celui-ci s'inscrit dans la politique de stationnement de la Région". Ce service a-t-il vu le jour ? Si oui, combien d'enlèvements ont-ils été effectués en 2017 ? Dans le cas contraire, pour quelle raison ? Quelles ont été les difficultés ? Avez-vous un calendrier ?

La mission n° 10 prévoit le développement d'une offre de parkings pour vélos, motocyclettes et vélomoteurs sécurisés, publics et couverts. On sait que deux projets intéressants vont voir le jour du côté de la Bourse et de la place de Brouckère. Quels autres grands projets sont-ils envisagés ?

Hoeveel parkeerplaatsen werden er in 2017 ter beschikking gesteld op basis van zulke overeenkomsten? Hoeveel daarvan werden er gesloten met privébedrijven en hoeveel met overheidsbedrijven zoals de NMBS?

Kunt u voor elke overeenkomst preciseren om welke formule het gaat, bijvoorbeeld of de plaatsen alleen voor buurtbewoners bestemd zijn en op welke tijdstippen?

Opdracht negen bepaalt dat het agentschap een takeldienst moet organiseren. Bestaat die dienst ondertussen? Zo ja, hoeveel voertuigen werden er weggetakeld in 2017? Zo neen, waarom niet? Welke moeilijkheden werden er ondervonden en beschikt u over een tijdschema?

Opdracht tien betreft de ontwikkeling van een aanbod van beveiligde, publieke en overdekte bromfiets-, motorfiets- en fietsstallingen. Er staan twee interessante projecten op stapel bij de Beurs en De Brouckère. Welke andere grote projecten overweegt u? Hoeveel van zulke parkings heeft parking.brussels al aangelegd? Liggen ze verspreid over het gewestelijke grondgebied? Hoeveel van zulke parkings liggen er in de buurt van intermodale knooppunten? Wat is de capaciteit van die parkings? Wat is de bezettingsgraad?

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt als voorzitter op)

Beschikt u over duidelijke en evolutieve gegevens over het aantal parkeerplaatsen?

Opdracht elf belast het agentschap ten slotte met "de ontwikkeling van een parkeeraanbod voor voertuigen met hoge ecologische performantie". Ik heb de indruk dat er niets ondernomen wordt op dat vlak, maar dat is misschien te wijten aan de vaagheid van de opdracht. Wat is immers uw precieze doelstelling? Bestaan er al zulke parkeerplaatsen, want ik heb de indruk van niet? Overweegt u misschien om parkeerplaatsen aan te passen?

Combien de parkings publics sécurisés pour vélos, motocyclettes et vélomoteurs ont-ils été créés sous la houlette de parking.brussels ? Comment se répartissent-ils sur le territoire régional ? Combien se situent aux abords des nœuds intermodaux ? Quelle est la capacité d'accueil totale de ces différents parkings ? Possédez-vous, afin d'évaluer leur succès éventuel, des chiffres sur leur taux de remplissage ?

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

En gros, c'est toujours la même question : disposons-nous de données claires, mais aussi évolutives, sur le nombre de places de parking ?

Concernant la mission n° 11, j'ai l'impression que rien n'est entrepris, mais peut-être est-ce faute d'une définition exacte des actions à entreprendre ou, à tout le moins, des ambitions. En effet, il s'agit d'avoir une "réflexion sur le développement d'une offre de stationnement pour véhicules à haute performance écologique". Quelles sont vos ambitions dans ce domaine ? Combien de places existent-elles ? Si les places sont aujourd'hui inexistantes - ce qui est le cas, selon moi -, menez-vous tout de même une réflexion sur l'organisation du stationnement actuel ou futur et les modifications requises au niveau des infrastructures ? Disposer de places de parking pour les voitures électriques ou à hydrogène est intéressant mais perd son sens en l'absence d'infrastructures adaptées.

Discussion

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Je me joins aux questions de M. Weytsman. Quelle est la politique en termes de mise à disposition de places de stationnement dans les parkings de centres commerciaux, d'immeubles de bureaux, etc. ?*

À Anvers, par exemple, les riverains peuvent louer des places de stationnement fixes dans de tels parkings. En retour, ils n'ont plus droit à une carte de stationnement pour riverain.

Qu'en est-il à Bruxelles, où chaque commune mène

Bespreking

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Weytsman. Ik wil echter dieper ingaan op de mogelijkheid van het ter beschikking stellen van parkeerplaatsen in de parkings van winkelcentra, kantoorgebouwen enzovoort. Welk beleid wordt er in dat verband gevoerd?

In Antwerpen bijvoorbeeld speurt een parkeermakelaar naar parkeerplaatsen om ze te verhuren aan buurtbewoners. Die hebben dan wel geen recht meer op een parkeerkaart voor bewoners waarmee ze in de gemeente kunnen

sa propre politique de stationnement ? Est-ce un obstacle qui empêche de suivre l'exemple d'Anvers ?

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- De nombreuses questions ont déjà été posées, notamment par moi-même, et ont donné lieu à des débats nourris. Je suppose que le ministre répondra la même chose.

J'aimerais revenir sur l'intervention de M. Weytsman, qui a évoqué plusieurs missions et s'est interrogé sur leur évolution.

J'interviens une à deux fois par an dans cette commission, ainsi qu'au moment des discussions budgétaires, au sujet d'une mission qui n'a pas été évoquée. Il s'agit du mode de calcul des compensations des places de stationnement supprimées en voirie, places qui doivent être compensées hors voirie ou plus loin. Cette mission relève de la compétence de l'agence parking.brussels, qui doit soumettre un mode de calcul au gouvernement.

Où en est ce dossier ? Dans quel délai ce mode de calcul pourra-t-il enfin être soumis au gouvernement et exécuté ? Tant qu'il n'existe pas, certaines compensations s'opèrent de manière ponctuelle, comme par exemple à la place Reine Astrid (Miroir), à cause du chantier du tram 9.

Pour le reste, des places de stationnement continuent à être supprimées en voirie sans être compensées, à défaut d'un mode clair de calcul des compensations.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Parking.brussels, l'ordonnance relative au*

parkeren. Ze beschikken immers over een vaste plaats in de parking van een bepaald winkelcentrum of kantoorgebouw.

Hoe zit dat in Brussel? Hier voert elke gemeente haar eigen parkeerbeleid. Denkt u dat het voor parking.brussels een struikelblok is om het Antwerpse voorbeeld te volgen? Het agentschap zou dan wel met het beleid van elke gemeente afzonderlijk rekening moeten houden.

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het agentschap parking.brussels moet berekenen op welke manier de parkeerplaatsen worden gecompenseerd die langs de weg worden afgeschaft en die berekeningsmethode vervolgens voorleggen aan de regering. Wanneer zal dat gebeuren?*

Zolang die berekeningsmethode niet bestaat, gebeuren er tijdelijk gerichte compensaties, bijvoorbeeld op het Koningin Astridplein ten gevolge van de werf voor tram 9. Voorts worden er parkeerplaatsen langs de weg afgeschaft zonder dat deze worden gecompenseerd.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- *Parking.brussels, de parkeerordonnantie en*

stationnement et les mesures connexes ne donneront de véritables résultats que lorsque toutes les communes y adhéreront et travailleront de la même manière. Malheureusement, nous n'y sommes pas encore. Pouvez-vous nous donner un état de la situation ?

(Remarques de Mme Van Achter)

Comment la Région bruxelloise peut-elle faire en sorte que les communes qui se conforment à l'ordonnance relative au stationnement appliquent la même logique ? Il y a peu, toute une zone très en vogue de Bruxelles-Ville est passée en zone verte, ce qui n'est pas le but de l'ordonnance. Que peuvent faire parking.brussels et la Région pour que l'ordonnance soit interprétée de manière univoque ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je tiens avant tout à préciser qu'il n'y a jamais eu de problème avec la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV). Les agents chargés du stationnement vérifient le numéro d'immatriculation afin de savoir si le véhicule en question bénéficie ou non d'une carte de dérogation valable. Si ce n'est pas le cas, l'agent distribue une redevance. La DIV n'intervient qu'en cas de non-paiement spontané de celle-ci. Par la suite, parking.brussels demande les coordonnées du propriétaire afin de suivre les étapes de recouvrement de l'amende.

Les causes de redevances injustifiées sont souvent le fait d'erreurs techniques, parfois d'erreurs humaines, l'agent encodant manuellement des informations erronées. L'Agence du stationnement (parking.brussels) est consciente de l'existence de tels cas. Il va de soi que les problèmes ont été résolus au cas par cas, car souvent cela nécessitait un travail individuel en raison de problèmes spécifiques par point de zone. Le service de technologie de stationnement de l'agence parking.brussels a adapté, lorsque c'était possible, un groupe de points de zone pour remédier à ces problèmes. Par ailleurs, à l'avenir, j'espère que nous pourrions multiplier les contrôles par surveillance vidéo, scooter ou voiture et que le conseil d'administration de l'agence prendra une décision allant dans ce sens.

aanverwante maatregelen zullen natuurlijk pas echt resultaat opleveren, wanneer alle gemeenten zich daarbij aansluiten en op dezelfde manier werken. Zover staan we helaas nog altijd niet. Kunt u een stand van zaken geven?

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

Hoe kan het Brussels Gewest ervoor zorgen dat de gemeenten die zich naar de parkeerordnantie schikken dezelfde logica hanteren? Onlangs nog werd in de stad Brussel een heel gebied dat erg in trek is, ingekleurd als groene parkeerzone. Ik denk dat dat nooit de bedoeling was van de parkeerordnantie. Eigenlijk wordt die ordnantie in dit geval misbruikt. Wat kunnen parking.brussels en het gewest doen, opdat de ordnantie op een eenduidige manier geïnterpreteerd wordt?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Er zijn nooit problemen geweest met de Dienst Inschrijving van Voertuigen (DIV). De parkeerwachters controleren de nummerplaat om na te gaan of het voertuig over een geldige afwijking beschikt. Als dat niet zo is, schrijven ze een boete uit. Pas wanneer de boete niet spontaan wordt betaald, komt de DIV tussen. Parking.brussels vraagt dan de gegevens van de eigenaar op om de boete te innen.*

Onterechte boetes zijn soms het gevolg van technische fouten of zelfs menselijke fouten, waarbij iemand manueel verkeerde gegevens invoert. Daar is parking.brussels zich van bewust. De problemen werden geval per geval opgelost. De dienst die de parkeertechnologie van parking.brussels beheert heeft, waar mogelijk, een groep zonepunten gecreëerd om die problemen op te lossen. Ik hoop dat we in de toekomst de controles kunnen opvoeren met videobewaking, scooters of auto's.

Het parkeerbeleid langs de weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt geregeld door de ordnantie van juli 2016. Artikel 44 van de eerste versie van de ordnantie van 22 januari 2009 stond de gemeenten niet toe om zelf overeenkomsten af te sluiten met privéspelers voor parkeercontroles op hun grondgebied. Het was de

Concernant vos questions sur la mission n° 5, le sort des concessions existantes pour l'exploitation du stationnement en voirie dans la Région de Bruxelles-Capitale est actuellement régulé par l'ordonnance de juillet 2016. L'article 44 de la version initiale de l'ordonnance du 22 janvier 2009 interdisait aux communes, dès son entrée en vigueur le 1er mars 2009, de conclure elles-mêmes des contrats concernant le contrôle du stationnement sur leur territoire avec des personnes de droit privé. L'objectif était, en effet, que ce contrôle soit désormais exclusivement exercé par les communes ou par parking.brussels.

À titre de régime transitoire, l'obligation a été imposée aux communes qui avaient encore un contrat en cours avec une personne de droit privée au 1er mars 2009, de mettre fin à ce contrat afin qu'il ne soit plus valable au plus tard cinq ans après, à savoir au 1er mars 2014.

Le délai de cinq ans était jugé largement suffisant pour permettre aux communes de mettre fin aux contrats. Dans la pratique, il s'est avéré qu'un certain nombre de contrats n'avaient pas encore pris fin au 1er mars 2014. C'est pourquoi un nouveau règlement a été repris dans l'ordonnance de juillet 2016, et plus précisément à l'article 17 concernant la fin des contrats en cours qui étaient encore en vigueur au 1er mars 2014.

Ces contrats peuvent être maintenus jusqu'à l'expiration de leur durée, mais au plus tard jusqu'au 31 décembre 2019. La date du 31 décembre 2019 a été choisie sur la base de la durée des différents contrats encore existants. L'article 17, § 1er stipule que ces contrats ne peuvent pas être étendus, prolongés ou renouvelés. Cette interdiction vaut depuis le 1er mars 2014.

Par ailleurs, ces contrats, toujours en vertu de l'article 17, § 1er, doivent prendre fin au 31 décembre 2019. Ceci vaut uniquement pour les contrats qui, au 31 décembre 2019, ne seraient pas encore terminés. Il s'agit donc des contrats qui étaient en vigueur au 1er mars 2014 et dont la durée contractuelle, comme il a été constaté au 1er mars 2014, dépassait la date du 31 décembre 2019.

Enfin, en vertu de l'article 17, § 2, le contrat peut uniquement être prolongé dans une seule hypothèse, à savoir si parking.brussels autorise cette prolongation. L'agence ne peut autoriser une

bedoeling dat de controles voortaan enkel door de gemeente of parking.brussels zouden gebeuren.

Gemeenten die nog een lopende overeenkomst met een privépartner hadden, kregen als overgangsmaatregel vijf jaar, dat wil zeggen tot 1 maart 2014, om een einde maken aan die overeenkomst. Dat leek oorspronkelijk voldoende maar in de praktijk bleek dat een aantal overeenkomsten op 1 maart 2014 nog bestonden. Om die reden werd in artikel 17 § 1 van de ordonnantie van juli 2016 beslist dat de einddatum werd uitgesteld tot 31 december 2019 en dat de overeenkomsten niet verder mochten worden verlengd. Volgens § 2 van datzelfde artikel mag enkel parking.brussels een verlenging toestaan en dat ten laatste op 1 juni 2018.

Parking.brussels heeft van september 2016 tot december 2017 de parking van het centrum voor onderwijs en onderzoek in de voedingsindustrie en de chemie (Coovi) beheerd in het kader van het pilootproject voor de overstapparking (199 plaatsen). Gebruikers moesten worden aangespoord om daar te parkeren en vervolgens over te stappen op het openbaar vervoer. Met dat pilootproject werden de uitrusting en de uitbating getest die in de toekomst op alle gewestelijke overstapparkings zullen worden toegepast.

Begin 2017 heeft parking.brussels de stedenbouwkundige vergunning en de omgevingsvergunning gekregen voor de uitbating van de P+R Kraainem (193 plaatsen) in Sint-Lambrechts-Woluwe. Die wordt nu uitgerust en zou in de loop van 2018 operationeel moeten zijn.

Ook voor de P+R's Delta en Herrmann-Debroux zijn de administratieve procedures opgestart. Die P+R's zouden respectievelijk in 2018 en 2019 operationeel moeten zijn.

Bovendien is parking.brussels de gesprekspartner van de concessiehouders en erfpachters van zes gewestelijke openbare parkings: Twee Poorten, Hallepoort, Wet, Simonis, CCN en Lennik.

Parking.brussels zal ook de nieuwe P+R Coovi (1.350 plaatsen) uitbaten en heeft daarvoor de vergunningen gekregen. De werkzaamheden gingen in januari 2018 van start.

In 2017 werd er ook een parking gebouwd onder

prolongation de ce type que jusqu'au 1er juin 2018 au plus tard.

Concernant la mission n° 7, parking.brussels a géré de manière active le parking du Centre d'enseignement et de recherches des industries alimentaires et chimiques (Ceria) dans le cadre du projet pilote de parking de dissuasion ou de transit (Park and Ride, P+R) entre septembre 2016 et décembre 2017. Il s'agissait d'exploiter le parking du Ceria (199 places) de manière à favoriser le stationnement des usagers qui effectuent un transfert modal de la voiture vers les transports en commun. Ce projet pilote a donc permis de tester les équipements et le modèle d'exploitation qui préfigureront la façon dont seront exploités à l'avenir tous les P+R régionaux.

Début 2017, parking.brussels s'est vu octroyer les permis d'urbanisme et d'environnement lui permettant de mettre en gestion active le P+R Crainhem (193 places) à Woluwe-Saint-Lambert. Après une période de travaux d'aménagement nécessaires à l'équipement du parking, ce dernier devrait être opérationnel dans le courant de l'année 2018.

Les P+R Delta et Herrmann-Debroux devraient être opérationnels, respectivement en 2018 et 2019. Les démarches administratives requises pour leur mise en gestion active ont été entamées.

Par ailleurs, parking.brussels est l'interlocuteur des concessionnaires ou emphytéotes des six parkings publics régionaux : le parking des Deux Portes, le parking Porte de Hal, le parking Loi, le parking Simonis, le parking Centre de communication Nord (CCN) et le parking Lennik.

Tous les permis nécessaires à l'entame des travaux du P+R Ceria, qui permettra d'accueillir 1.350 véhicules, ont été obtenus en 2017, et les travaux de construction ont débuté le 8 janvier 2018. Parking.brussels aura pour mission d'équiper et d'exploiter ce nouveau parking.

En 2017, la place Reine Astrid a été réaménagée en coordination avec les travaux de construction du parking sous la place et avec les travaux d'extension de la ligne de tram 9. Parking.brussels est chargée d'équiper et d'exploiter le parking. Cette mission a été sous-traitée et un marché de concession a été attribué à Apcoa Parking, qui est

het Koningin Astridplein. Parking.brussels heeft voor de uitbating daarvan een concessie verleend aan Apcoa Parking.

Er zullen nog vier andere gewestelijke P+R's aangelegd worden, namelijk P+R Stalle (1.100 plaatsen), P+R Esplanade (1.800 plaatsen), P+R Kraainem (1.350 plaatsen) en een P+R met ten minste vijfhonderd plaatsen in de buurt van Bordet.

Het voorlopige tijdschema ziet eruit als volgt:

- P+R Coovi: 2018;

- P+R Stalle: eind 2019;

- P+R Esplanade: 2020;

- P+R Kraainem: 2021.

Wat opdracht acht betreft, werden er in 2017 geen overeenkomsten gesloten. Er waren wel contacten en onderhandelingen met een tiental overheids- en privébedrijven, onder meer in het kader van de verlenging van hun milieuvergunning of met betrekking tot het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE). Volgens dat laatste mag parking.brussels immers overtollige parkeerplaatsen beheren op vraag van de houder van de milieuvergunning.

We hebben ook contact opgenomen met bedrijven uit sectoren die we als strategisch beschouwen, ofwel omdat ze behoefte aan parkeerplaatsen hebben, ofwel omdat ze zich in een zone bevinden die heraangelegd wordt, ofwel omdat ze zich tot een bepaald publiek richten. Uit al die contacten zullen er in 2018 ongetwijfeld projecten voortvloeien.

Dat geldt wellicht ook voor grote supermarkten. We hebben nog geen definitieve overeenkomst gesloten, maar de gesprekken lopen goed en dan vooral met een winkel in het bijzonder.

Wat de openbare spelers betreft, staan we het verst met de parking van het CCN-gebouw. De raad van bestuur van parking.brussels keurde het project goed en momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een partnerschapsovereenkomst betreffende wederzijdse verplichtingen, de verdeling van de inkomsten enzovoort.

l'actuel exploitant du parking.

Concernant les projets à venir, la construction de trois P+R régionaux est prévue : P+R Stalle (1.100 places), P+R Esplanade dit "A12" (1.800 places) et Crainhem (1.350 places). Un quatrième projet de P+R de minimum 500 places est en cours d'élaboration à hauteur de Bordet, en collaboration avec perspective.brussels.

En fonction du respect des procédures d'urbanisme, le calendrier prévisionnel est le suivant :

- P+R Ceria : 2018 ;
- P+R Stalle : fin 2019 ;
- P+R Esplanade : 2020 ;
- P+R Crainhem : 2021.

Aucun accord concernant la mission n° 8 n'a été conclu en 2017. Des contacts ont été noués avec une dizaine d'entreprises tant publiques que privées, et des négociations sont en cours avec la majorité d'entre elles, que ce soit dans le cadre des renouvellements de permis d'environnement ou du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) - ce dernier stipule que parking.brussels pourra, à la demande du titulaire du permis d'environnement, gérer les emplacements de parking excédentaires. Des contacts ont également été pris avec des secteurs jugés stratégiques parce qu'ils ont des besoins de stationnement constatés, sont situés en zone en réaménagement ou s'adressent à certains publics particuliers.

Des projets devraient certainement aboutir en 2018. Il s'agit, par exemple, de la périphérie de la Région ou de quartiers résidentiels, au travers d'hôpitaux, de commerces, d'immeubles de bureaux ou encore d'administrations. De la même manière, il n'y a aucun accord définitif avec de grandes surfaces à proximité des nœuds modaux, mais les discussions avancent bien avec une enseigne en particulier.

En ce qui concerne les acteurs publics, des contacts ont été établis et les discussions les plus avancées concernent le CCN. Le projet de mutualisation du parking CCN a été approuvé par le conseil d'administration de parking.brussels. Il a donné

Het project is echter alleen maar mogelijk als de duur van het partnerschap voor een minimale periode gegarandeerd wordt en wij mikken daarvoor op minstens twee jaar. De toekomst van het CCN-gebouw is echter onzeker en daarom heeft parking.brussels een brief gestuurd naar de gewestelijke partner om te vragen of hij een periode van twee jaar kan garanderen. Nu wachten we dus op het antwoord.

In 2017 heeft opdracht acht geen enkele parkeerplaats opgeleverd, maar ik verwacht wel 50 plaatsen in de CCN-parking.

Houders van milieuvergunningen zijn ook niet verplicht om in zee te gaan met parking.brussels als ze hun parkings ter beschikking stellen. Het kan wel, maar ze doen daarvoor vaker een beroep op privépartners, zoals B-Park. Zo meldde Leefmilieu Brussel ons eind 2016 dat er in het kader van het BWLKE 120 parkeerplaatsen ter beschikking werden gesteld van buurtbewoners en nog eens 240 plaatsen ter beschikking van iedereen.

Het delen van parkeerplaatsen zal in 2018 nog een boost krijgen. Zo is parking.brussels de communicatie erover aan het verbeteren, bijvoorbeeld met een nieuwe website en een modelovereenkomst voor de uitrusting en de uitbating van de parkings. Voorts sloten Leefmilieu Brussel en parking.brussels een partnerschapsovereenkomst om de samenwerking te verbeteren, om het ter beschikking stellen van privéparkings aan buurtbewoners te bevorderen.

Verder treedt parking.brussels ook op als expert bij vastgoedprojecten of projecten voor herinrichting en heraanleg en werkt daarvoor samen met perspective.brussels en de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI). Bij zulke projecten wordt er dan ook steeds vaker en in een steeds vroegere fase rekening gehouden met het delen van parkeerplaatsen en met de parkeergelegenheid in het algemeen.

(verder in het Nederlands)

Dat is meteen ook een antwoord op de vraag van mevrouw Van Achter. Wij stimuleren BePark. Er is ook een andere operator actief op dit terrein. Naast parking.brussels nemen ook de gemeenten samen met die operatoren initiatieven.

lieu à différentes démarches administratives et à une proposition de convention de partenariat, toujours en cours de finalisation. Cette convention fixe les obligations réciproques, le partage des recettes, les responsabilités, etc.

Cependant, ce projet reste soumis à une contrainte : il ne pourra démarrer que si une durée minimale de partenariat est garantie. Nous visons un minimum de deux ans pour apporter une réelle plus-value au client et amortir les investissements consentis pour l'équipement. Parking.brussels attend la réponse à un courrier envoyé au partenaire régional pour obtenir plus d'informations sur l'éventualité d'un déménagement de l'administration et donc sur la possibilité ou non de garantir un partenariat de minimum deux ans. En effet, des pourparlers sont en cours sur l'avenir du bâtiment CCN.

Aucun emplacement n'a été mis à disposition dans le cadre de cette mission spécifique en 2017 et 50 sont à prévoir en ce qui concerne le parking CCN. Rappelons que les titulaires de permis d'environnement ne sont nullement tenus d'ouvrir leur parking au public ou aux riverains par l'intermédiaire de parking.brussels. Ces derniers peuvent faire appel à l'agence mais la plupart s'adressent à des acteurs privés. Des sociétés comme BePark, par exemple, ont intégré le partage de stationnement ("park sharing") dans leur offre. À la fin de l'année 2016, Bruxelles Environnement nous apprenait que 120 places excédentaires selon le Cobrace avaient été ouvertes aux riverains et 240 au public.

Rappelons également que le partage de stationnement est une mission qui continuera à s'accélérer en 2018. Parking.brussels améliorera la communication à ce sujet, sur son nouveau site web et d'autres supports. Un marché-cadre pour l'équipement et l'exploitation des parkings a été lancé début 2018 et une convention de partenariat entre Bruxelles Environnement et parking.brussels a été signée en vue d'améliorer la collaboration et le partage de données pour stimuler l'ouverture de parkings privés aux riverains dans le cadre du Cobrace.

Par ailleurs, parking.brussels joue pleinement son rôle d'expert et collabore en amont, avec perspective.brussels ou la Société d'aménagement urbain (SAU), au développement du stationnement dans des projets immobiliers ou de futurs

(verder in het Frans)

Op dit moment gaan de onderhandelingen over gemengde projecten. Er wordt echter altijd rekening gehouden met de omwonenden. Er zijn verschillende modellen en abonnementen. De parking moet zo goed mogelijk op de in de wijk aanwezige behoefte worden afgestemd, ook in financieel opzicht.

Omwonenden krijgen zo veel mogelijk een voltijds abonnement. De voorwaarden voor de P+R-abonnementen worden berekend op basis van de uitbatingsvoorwaarden van de P+R-parkings die binnenkort in beheer worden genomen.

Over opdracht 9 kan ik zeggen dat bij de terugvorderingsprocedure wielklemmen of wegtakelen veel minder worden ingezet dan herinneringsbrieven en het sturen van een deurwaarder. In de gemeentelijke parkeerreglementen is opgenomen wanneer wielklemmen of takelen zijn toegestaan.

Aangezien wielklemmen en takelen niet vaak voorkomen, kregen controles en terugvorderingen in een eerste fase voorrang. De volgende stap is de terugvordering van de onbetaalde bedragen door een gerechtsdeurwaarder.

Die laatste maatregel is van kracht sinds 2017. In 2016 begon parking.brussels met de voorbereidingen voor een takeldienst. Aangezien het met een externe partner zou werken, werd een bestek opgesteld. Vervolgens schreef de raad van bestuur een aanbesteding uit voor een studie om te laten nagaan of het opportuun was om de takeldienst uit te besteden. Die studie ging eind 2017 van start.

Parking.brussels ontving twee offertes. De raad van bestuur vond de voorgestelde prijs echter telkens te hoog en besliste om de aanbesteding opnieuw uit te schrijven, maar deze keer met een maximumbudget.

Het is jammer dat dit aansleept, maar parking.brussels werkt onafhankelijk. We kunnen daar bij een toekomstige evaluatie van de werking van de Brusselse agentschappen rekening mee houden. Ik hoop dat de studie er snel komt, zodat de takeldienst kan worden opgericht.

réaménagements. On constate d'ailleurs qu'il est tenu compte de manière croissante du stationnement dès le stade de la conception des projets en vue d'en assurer la mutualisation.

(poursuivant en néerlandais)

C'est également une réponse à la question de Mme Van Achter. Nous encourageons BePark. Un autre opérateur est également actif sur ce terrain. Outre parking.brussels, les communes prennent aussi des initiatives avec ces opérateurs.

(poursuivant en français)

À ce stade des discussions, les négociations concernent des projets mixtes. Néanmoins, la dimension riveraine est à chaque fois présente : riverains/navetteurs, riverains/public. Il existe plusieurs modèles et tarifs d'abonnement. Il s'agit en effet d'optimiser l'usage du parking en fonction du public présumé dans le secteur et des besoins constatés. Une telle optimisation vise également le volet financier du projet.

Pour les riverains, les abonnements de sept jours sur sept seront toujours privilégiés dans la mesure du possible pour éviter l'obligation du recours à la voiture en journée. Les conditions des abonnements P+R seront calquées sur les conditions d'exploitation des parkings P+R prochainement en gestion (Ceria).

S'agissant de la mission 9, je renvoie à ma réponse à la question 1.031 posée par M. El Khannouss. Je vous donne néanmoins les éléments de réponse nécessaires afin que vous n'ayez pas à consulter les archives du site internet du parlement.

Dans la procédure de recouvrement, le sabot et le remorquage sont proportionnellement moins utilisés que les courriers de rappel et la procédure impliquant un huissier de justice. Lorsque le service de sabot et de remorquage peut être activé, cela est prévu dans les règlements de stationnement communaux. Le choix dépend notamment de la définition du "nombre élevé" de redevances qu'un véhicule "longuement" stationné se voit attribuer au cours d'une période donnée.

Vu le nombre beaucoup moins élevé de cas de sabot et remorquage, priorité a été donnée, lors du lancement opérationnel de l'agence en 2014, à

Oprichting 10 betreft de spreiding van fietsboxen per gemeente. In januari 2018 waren er 303 boxen in het gewest. Ik laat de cijfers aan de bijlagen van het verslag toevoegen.

Er zijn zeven fietsparkings met elk tien plaatsen aan verschillende overstapparkings.

Op dit ogenblik beheert parking.brussels geen enkele parking bij stations of metrostations. Er zijn wel twee bewaakte fietsparkings gepland voor het premetrostation Beurs en het metrostation De Brouckère.

De fietsboxen in tien gemeenten worden door parking.brussels beheerd, via het platform CycloParking. De bezettingsgraad schommelt rond 95%. Bij de fietsparkings is dat sterk afhankelijk van de ligging en de vraag. Daar schommelt ze tussen 40% en 100%.

In het hele gewest zijn er 1.515 plaatsen in fietsboxen en 70 in P+R-fietsparkings. Daarvan beheert parking.brussels 835 plaatsen in de fietsboxen en 70 in fietsparkings.

Momenteel zijn de boxen en fietsparkings uitsluitend voor omwonenden die hun fiets langdurig willen stallen. Daarnaast overweeg ik om parking.brussels leegstaande handelspanden te laten ombouwen tot fietsparkings.

In verband met opdracht 11 ontwikkelt het gewest een overheidsconcessie voor de ontwikkeling van parkeerplaatsen met laadpalen voor elektrische voertuigen langs de kant van de weg.

Daarnaast verplicht parking.brussels in het kader van de concessie voor parking Spiegel de installatie van minstens twee laadpalen, met de mogelijkheid van een uitbreiding op korte termijn tot vier. Bovendien moeten er in de bewaakte fietsenparking ook laadpalen voor elektrische fietsen komen.

Op de toekomstige P+R-parking Coovi komen tien laadpalen met de mogelijkheid tot uitbreiding. Hetzelfde geldt voor de laadpalen voor elektrische fietsen.

Over de berekeningswijze van de compensaties wordt nog steeds gedebatteerd binnen parking.brussels.

l'élaboration d'une première étape dans le processus de contrôle et de recouvrement, à savoir les courriers de rappel adressés par le service clientèle. L'étape suivante est le recouvrement par huissier de justice des redevances impayées.

Le dossier de désignation d'un huissier de justice a été une première fois ouvert à la fin 2015 ; il a été relancé en 2016 et la mesure est opérationnelle depuis 2017. Ensuite, en 2016, le dossier relatif au service de sabot et de remorquage a été préparé par parking.brussels. Le service Onstreet a coordonné la rédaction d'un cahier des charges en vue de sa sous-traitance par un partenaire externe. Ensuite, le conseil d'administration a décidé de faire réaliser, par une procédure de marché public, une étude afin d'évaluer l'opportunité de sous-traiter ce service de sabot et de remorquage. L'étude a été lancée à la fin de l'année 2017.

Parking.brussels a reçu deux offres à cet effet. Le conseil d'administration a toutefois estimé le prix proposé trop élevé. Il a dès lors décidé, en janvier 2018, de relancer l'adjudication pour l'étude, en indiquant cette fois un budget maximum.

Je ne peux que déplorer que ce processus traîne en longueur, mais ces agences sont autonomes. C'est aussi une leçon à retenir pour l'avenir dans le cadre d'une éventuelle évaluation du fonctionnement des agences de notre Région. J'espère que l'étude sera rapidement lancée. Ensuite, le service des sabots et de remorquage pourra soit être sous-traité, soit être directement lancé.

La mission n° 10 concerne la répartition des boxes à vélos par commune. En janvier 2018, la Région de Bruxelles-Capitale comptait 303 boxes de vélos répartis sur l'ensemble de son territoire, avec notamment 37 pour la Ville de Bruxelles, 8 pour Uccle, 4 pour Koekelberg, 14 pour Woluwe-Saint-Pierre, 14 pour Ganshoren, 14 pour Molenbeek-Saint-Jean. Je fournirai l'ensemble des chiffres en annexe au compte rendu.

Par ailleurs, il existe sept consignes à vélos, comportant chacune dix places. Elles se situent au niveau des P+R Ceria, Erasme, Stalle, Herrmann-Debroux, Delta et Crainhem.

Actuellement, l'agence ne gère aucun parking pour les gares ni les stations de métro. Toutefois, deux projets sont prévus, à savoir des parkings à vélos

sécurisés pour les stations de préméto Bourse (800 places) et de méto De Brouckère (400 places).

Pour les boxes à vélos gérés par parking.brussels par l'intermédiaire de la plate-forme CycloParking, dix communes sont concernées : Ixelles, Forest, Saint-Gilles, Uccle, Schaerbeek, Anderlecht, Molenbeek-Saint-Jean, Berchem-Sainte-Agathe, Jette et Etterbeek.

Le taux de remplissage varie autour de 95%. Il est de 100% dans la plupart des communes, mais certains boxes à vélos mal situés ou faisant l'objet d'une faible demande dans le quartier font légèrement baisser la moyenne.

Pour ce qui est des consignes à vélos, le taux de remplissage varie fortement en fonction de la localisation et de la demande, entre 40% et 100%.

Sur l'ensemble de la Région bruxelloise, on compte 1.515 places sécurisées dans des boxes à vélos, et 70 places en consigne P+R. Sur les 1.515 places, parking.brussels gère, via CycloParking, 835 places dans les boxes à vélos, et 70 places en consigne.

Actuellement, les boxes et les consignes sont destinés au stationnement résidentiel de longue durée. Il n'est pas prévu, pour l'instant, de permettre l'accès aux boxes pour un stationnement de courte durée. Comme je l'ai déjà répondu à M. De Lille, nous envisageons avec parking.brussels la location d'espaces commerciaux non utilisés dans l'optique de les convertir en parkings pour vélos.

Concernant la mission n° 11, la Région a entrepris le développement d'une concession de service public visant à développer l'offre de stationnement en voirie à destination de véhicules électriques avec des dispositifs de recharge électrique.

Au niveau de l'offre hors voirie, parking.brussels a imposé, dans le cadre de la concession du parking Miroir de la place reine Astrid, l'installation de minimum deux bornes de recharge électrique pour voitures avec la possibilité d'augmenter, à court terme, ce nombre à quatre, en fonction de la demande observée. La concession impose également l'installation de dispositifs de recharge pour vélos électriques dans l'enceinte du parking sécurisé destiné aux vélos du parking Miroir.

Le futur P+R Ceria comprendra également un minimum de dix emplacements automobiles équipés de bornes de recharge électrique avec un objectif de croissance de l'offre par phases, selon la demande observée. Il en va de même pour les dispositifs de recharge pour les vélos électriques.

Pour ce qui est des calculs de compensation, cette méthode est toujours en débat au sein du conseil d'administration de parking.brussels. Nous pourrions envisager de procéder à de nouvelles évaluations. La question se pose à un niveau autre que celui de parking.brussels. S'agit-il de travailler avec les autres outils dont dispose la Région ou/et de continuer à travailler avec un parastatal de ce type ? La gestion se fait en toute autonomie.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le retard n'est pas toujours dû aux communes. Il s'accumule au niveau des structures pararégionales et de la Région.

M. Pascal Smet, ministre.- Ma position est très claire : il faut améliorer l'organisation au niveau régional.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Qui a constitué l'agence ?

M. Pascal Smet, ministre.- Les deux. J'ai toujours été très clair à ce propos. Ce n'est pas parce que je siège à la Région que je dis que tout y est parfait. Au contraire, il y a encore beaucoup de travail à réaliser ! J'en suis très conscient.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Nous comptons sur votre enthousiasme pour relancer la machine.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous remercie.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter, Bruxelles-Ville ne cesse de prendre des mesures incompréhensibles en matière de mobilité. Je doute qu'elles soient conformes à la législation.

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het zijn niet altijd de gemeenten die vertragingen veroorzaken, ook pararegionale instellingen en het gewest doen dat.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De organisatie bij het gewest moet beter.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Wie richtte parking.brussels op?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Gemeenten en gewest samen. Ik beseft dat het gewest niet perfect is en dat er nog veel werk aan de winkel is.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik reken erop dat u de boel weer op gang trekt.*

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

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, u weet dat de stad Brussel alsmaar meer dingen uitvoert die onbegrijpelijk zijn op het vlak van mobiliteit. Ook hier is dat het geval. We zullen moeten nagaan of wat de stad doet, wel met de wettelijkheid strookt. Ikzelf twijfel daaraan.

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

M. David Weytsman (MR).- Votre réponse n'était pas toujours facile à suivre, étant donné la pléthore de chiffres, mais il est vrai que la nature de ma question et certains de ses points auraient pu donner lieu à une question écrite.

Au niveau de la mission n° 7, les parkings de transit totaliseraient plus ou moins 50.000 à 55.000 places, ce qui ne correspond pas à l'objectif prévu.

M. Pascal Smet, ministre.- Cet objectif s'inscrit à l'horizon 2020.

M. David Weytsman (MR).- En additionnant les chiffres que vous citez aujourd'hui, l'on obtient un total d'environ 50.000 places, sauf erreur de ma part. Vous me confirmerez ces données plus tard, en incluant ce qui est en cours de réalisation.

Pour la mission n° 8, je suis surpris d'apprendre que vous n'avez pas plus avancé. Au niveau de la Ville de Bruxelles, nous avons été proactifs en lançant une réflexion en sollicitant l'aide de parking.brussels. De votre côté, je pensais que vous aviez avancé avec de petits acteurs. Or, si j'ai bien compris votre réponse, rien n'a été fait, aucun accord n'a encore été conclu.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela fonctionne déjà d'office.

M. David Weytsman (MR).- La mission n° 8 porte sur la conclusion d'accords avec des grandes surfaces, des bureaux, etc. Sur la partie publique, votre réponse indique que rien n'a été fait, mais qu'il y a des perspectives. Sur la partie privée, vous avez évoqué des difficultés d'ordre urbanistique, alors que celles-ci sont inexistantes. Il suffit d'aller trouver les sociétés et leur demander leur accord.

M. Pascal Smet, ministre.- Mais nous avons choisi de parler avec le secteur privé.

M. David Weytsman (MR).- Avez-vous, concrètement, conclu des accords avec de grandes surfaces comme Decathlon ?

M. Pascal Smet, ministre.- Mais oui, c'est en cours.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Met al die cijfers was uw antwoord niet altijd gemakkelijk te volgen en een aantal van mijn vragen had ik inderdaad schriftelijk kunnen stellen.*

50.000 à 55.000 plaatsen in overstapparkings ligt wel onder de doelstelling.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De doelstelling geldt voor 2020.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *U zult me dus het precieze aantal later bevestigen en daarbij vermelden wat er in aanbouw is.*

Wat opdracht acht betreft, verrast het mij dat u niet meer vooruitgang geboekt hebt, temeer daar de stad Brussel zich proactief opstelde en de hulp vroeg van parking.brussels. Ik had meer overeenkomsten met kleine partners verwacht.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het systeem werkt sowieso al.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *U zegt zelf dat er geen overeenkomsten werden afgesloten met overheidsbedrijven, maar dat dat nog wel kan veranderen. Wat overeenkomsten met privépartners betreft, beroept u zich op stedenbouwkundige obstakels, maar dat lijkt me onmogelijk. Het enige wat u immers moet doen is de bedrijven om goedkeuring vragen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wij hebben ervoor gekozen om met privébedrijven te werken.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Hebt u dan overeenkomsten gesloten met grote winkels zoals Decathlon?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Daar zijn we mee bezig.*

M. David Weytsman (MR).- "En cours" est une expression qui ne me convient pas ! Cela ne prend pas tant de temps ! La priorité doit être mise à ce niveau.

M. Pascal Smet, ministre.- Allez parler avec mes collègues dans les communes. Il y a des contacts.

M. David Weytsman (MR).- Je l'ai moi-même fait avec la commune, notamment dans le cadre d'un contrat de quartier. Mais ici, je m'adresse au ministre, qui me répond que ce n'est pas encore réalisé. Et donc, je vous dis que cela doit être une priorité, parce que c'est le mécanisme plus efficace et il ne demande pas énormément de travail : juste, grosso modo, une négociation commerciale et peut-être quelques petits aménagements. Et cela, vous pouvez le réaliser, il ne faut pas tout renvoyer aux communes.

Concernant la mission n° 10, combien de places de stationnement de vélos sont-elles prévues dans les prochaines années ? Vous avez parlé de 1.515 places sécurisées aujourd'hui, ce qui est un bon chiffre, mais combien de places sont-elles prévues à l'avenir ?

Concernant la mission n° 11, si j'ai bien compris, votre description de la haute performance écologique, c'est uniquement de l'électrique ? Il n'y a pas de réflexion sur les hybrides ou l'hydrogène ?

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je voudrais insister sur la nécessité de diligenter l'agence afin qu'elle réponde à ses priorités. Une évaluation doit être faite, mais ce sera pour la fin de l'année. Je n'ai pas envie d'attendre le changement éventuel en fin d'année. C'est une perte de temps. Cela fait des mois, voire des années, que nous perdons du temps à ce sujet. Ce n'est pas du tout un bon signal que nous envoyons au public. Cela ne correspond pas au degré d'exigence que la Région peut avoir à l'égard des communes. Les citoyens et les usagers de la route sont les premières victimes de l'inaction de l'agence dans le cadre de certaines politiques.

- *L'incident est clos.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Daar neem ik geen genoegen mee. Het duurt allemaal veel te lang.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Mijn collega's bij de gemeenten zullen bevestigen dat er contacten zijn.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *U moet me niet naar de gemeenten doorverwijzen. Ik richt me tot u als minister en in uw antwoord geeft u aan dat er op dat vlak niets gebeurd is. Het gaat om een gemakkelijke en snelle oplossing en daar moet u prioritair werk van maken.*

Verder zei u dat er nu 1.515 beveiligde fietsstallingen zijn en dat is niet slecht. Hoeveel stallingen zullen er de komende jaren nog bij komen?

Voorts verstaat u onder "voertuigen met hoge ecologische performantie" alleen elektrische voertuigen. Houdt u dan geen rekening met hybrides en auto's op waterstof?

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *We verliezen al maanden, zo niet jaren, tijd. Daarmee geven we echt geen goed signaal af. De burgers en de gebruikers betalen als eersten het gelag van het uitblijven van actie door het gewestelijke agentschap. Het moet daar nu echt prioritair werk van maken. Omgekeerd is het geweest ook soms heel veeleisend ten opzichte van de gemeenten.*

- *Het incident is gesloten.*

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 retards pour les trams du Brabantnet".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "le report de la réalisation du Brabantnet".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Le Réseau Brabant comprenait à l'origine une liaison de tram entre Bruxelles-Nord et l'aéroport, une liaison de tram vers Willebroek longeant l'A12 et une liaison de tram entre Jette et l'aéroport suivant le ring de Bruxelles. Cette dernière option a déjà été remplacée par un "trambus", beaucoup moins coûteux et nécessitant beaucoup moins de travaux d'infrastructure. Le but est qu'il circule dès le printemps 2019. Ce trambus reliera l'aéroport au Heysel, en passant par Vilvorde, et devrait pouvoir effectuer deux tiers de son trajet en site propre.*

Selon le plan initial, les premiers trams du Réseau Brabant devraient circuler en 2020. Le journal De Tijd rapporte cependant que les trams devant relier Bruxelles-Nord à l'aéroport et vers Willebroek subissent un très grand retard.

Le premier écueil est leur financement : le coût du tram de l'aéroport avoisine les 100 millions d'euros, tandis que celui longeant l'A12 est de 400 millions d'euros. Selon le journal, le gouvernement flamand n'a toujours pas mis d'argent de côté pour cela.

Un deuxième obstacle, toujours selon De Tijd, est la collaboration difficile entre la Flandre et Bruxelles. Les deux trams doivent utiliser en partie les voies de la STIB. Si la concertation technique est bonne, l'accord politique semble plus laborieux.

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 vertraging voor de trams van het Brabantnet".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "het uitstel van de realisatie van het Brabantnet".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Het Brabantnet bestond initieel uit drie tramverbindingen in en rond Brussel en de luchthaven, namelijk een luchthaventram van Brussel-Noord naar de luchthaven, een tram naar Willebroek langs de A12 en een tram die de Ring volgt van Jette tot de luchthaven. Die laatste optie werd al een tijdje geleden vervangen door een zogenaamde trambus, die veel goedkoper is en ook veel minder infrastructuurwerken vereist. Het is de bedoeling dat die vanaf het voorjaar van 2019 zal rijden. De Ringtrambus zal de luchthaven via Vilvoorde met de Heizel verbinden en zou volgens onze informatie twee derde van het traject in eigen bedding kunnen afleggen.

Volgens het oorspronkelijke plan zouden de eerste trams van het Brabantnet in 2020 rijden. De Tijd rapporteerde echter dat de trams van Brussel-Noord naar de luchthaven en naar Willebroek heel wat vertraging oplopen, zelfs in die mate dat niemand nog durft te voorspellen wanneer ze er komen.

Het eerste knelpunt is de financiering. De luchthaventram kost ongeveer 100 miljoen euro. Voor de tram langs de A12 is 400 miljoen nodig. De Tijd schrijft dat de Vlaamse regering daar nog geen geld voor opzijgezet heeft.

Een tweede obstakel, nog steeds volgens De Tijd, is de sputterende samenwerking tussen Vlaanderen

La concertation entre votre cabinet et celui de votre collègue flamand serait à l'arrêt en raison de dissensions entre la Flandre et Bruxelles, notamment sur les routes de vol.

(Remarques de M. Smet)

Je ne fais que répéter ce que j'ai appris. Vous êtes libre de le démentir.

Vu l'importance des trams du Réseau Brabant pour désengorger le réseau routier bruxellois, je souhaiterais connaître votre réaction aux propos publiés dans De Tijd.

Quel est l'état des lieux des trois lignes du Réseau Brabant sur le territoire bruxellois ? Y a-t-il encore des obstacles ? Pouvez-vous les préciser ? Pouvez-vous exposer la concertation avec votre collègue flamand, ainsi que celle entre la STIB et De Lijn ?

Le Réseau Brabant entre-t-il en ligne de compte dans le mémorandum d'entente ? Le ministre flamand Weyts a déclaré qu'il avait finalisé sa part du travail et que la discussion entamée avec vous et vos deux ministres-présidents respectifs avait abouti à un accord qui devait encore passer au tamis des deux gouvernements avant Noël. Pouvez-vous clarifier ces déclarations de M. Weyts ?

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille pour son interpellation jointe.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- Le

en Brussel. Beide trams moeten voor het laatste deel van het traject de tramsporen van de MIVB gebruiken. Het technisch overleg daarover verloopt blijkbaar goed, maar voor de samenwerking moet ook een politiek akkoord worden bereikt. Dat zou wat moeilijker liggen.

Door onenigheid tussen Vlaanderen en Brussel, onder meer over de vliegroutes, zou het overleg tussen uw kabinet en dat van uw Vlaamse collega lange tijd hebben stilgelegen.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Ik zeg alleen maar wat ik vernomen heb. Het staat u natuurlijk vrij om dat tegen te spreken.

Een vertegenwoordiger van het kabinet van Vlaams minister Weyts heeft ondertussen in De Tijd verklaard dat het werk van dat kabinet klaar is. Uw kabinet zou dan weer hebben laten weten dat het dossier nog wordt besproken.

De trams van het Brabantnet zouden heel wat wagens van het Brusselse wegennet kunnen halen. Daarom zou ik graag willen weten wat uw reactie is op wat De Tijd te melden had.

Wat is de stand van zaken van de drie verschillende lijnen van het Brabantnet op het Brusselse grondgebied? Zijn er nog obstakels? Kunt u ze toelichten? Kunt u het overleg met uw Vlaamse collega toelichten, evenals het overleg tussen de MIVB en De Lijn?

Is het Brabantnet onderdeel van het memorandum van overeenstemming? Vlaams minister Weyts zei hierover: "Met het memorandum van overeenstemming ben ik eigenlijk rond. Samen met onze minister-president heb ik nog een overleg gehad met minister-president Vervoort en minister Smet, waarbij we eigenlijk inhoudelijk en over de tekst wel een akkoord hebben. Even voor het kerstreces was het nog kwestie om dat door onze respectieve regeringen te sluisen. Daar zit het dus nog even vast." Kunt u die verklaring toelichten?

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Op 6 maart

6 mars dernier, le journal De Tijd indiquait que les trams flamands se feront attendre dans la périphérie, alors que la date butoir initiale de leur lancement était 2020. Vu les embouteillages sur le ring et les travaux d'infrastructures à venir à Bruxelles, il y a pourtant urgence.

L'immense majorité des flux automobiles vers et depuis la capitale relève du trafic domicile-travail. Selon les statistiques, il est question, dans la moitié des cas, d'une distance de maximum douze kilomètres. C'est dire le potentiel d'alternatives pour l'utilisation du vélo, électrique ou non, et de transports en commun performants.

Étiez-vous au courant de ces retards ?

Toujours selon le journal, ils seraient liés aux négociations relatives à l'extension de l'aéroport. Est-ce exact ? Comment se fait-il qu'un dossier de mobilité, à la fois bénéfique pour les Bruxellois et les navetteurs, se retrouve dans ce type de négociations ? Quelle a été la position du gouvernement bruxellois dans ces négociations ?

Qu'en est-il du mémorandum d'entente portant sur l'élargissement du ring de Bruxelles et les dossiers de mobilité qui y sont associés ?

Quel est le nouveau calendrier du Réseau Brabant ? Quelles sont les implications pour les connexions avec Bruxelles ?

Discussion conjointe

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Le 15 mars 2018, le Parlement flamand s'est penché sur la question et, à cette occasion, il a été dit que le texte du mémorandum*

jongstleden meldde De Tijd dat Vlaamse trams in de rand rond Brussel op zich zullen laten wachten. Dat is moeilijk te begrijpen, aangezien vandaag al iedereen op de Brusselse Ring stilstaat en er binnenkort grote werkzaamheden onder meer aan de Leopold II-tunnel zijn gepland. De Vlaamse en Brusselse regeringen moeten dringend vooruitdenken en in alternatieven voorzien. De deadline voor de trams in de rand rond Brussel was 2020. Het is letterlijk vijf voor twaalf.

Het overgrote deel van het verkeer van en naar de hoofdstad is woon-werkverkeer. Volgens de statistieken gaat het in de helft van de gevallen om een afstand van maximaal twaalf kilometer. Dat biedt enorme mogelijkheden voor performant openbaar vervoer, de fiets en de elektrische fiets. Het is bijgevolg onbegrijpelijk dat de investeringen in openbaar vervoer vertraging oplopen.

Mijnheer de minister, was u op de hoogte van de vertragingen?

Nog volgens de media zou het een en ander te wijten zijn aan onderhandelingen over de uitbreiding van de luchthaven. Klopt dat? Hoe komt het dat een mobiliteitsdossier, dat gunstig is voor Brusselaars en pendelaars, in dat soort onderhandelingen terechtkomt? Hoe heeft de Brusselse regering zich opgesteld in die onderhandelingen?

Ook al hebben we de drie bevoegde ministers al in commissie gehoord, ik vernam graag hoe ver het staat met het memorandum van overeenstemming inzake de verbreding van de Ring en de daaraan gekoppelde mobiliteitsdossiers, waarop wij al vier jaar wachten. Als ik de recente verklaring van de minister-president correct interpreteer, klopt de uitspraak van de heer Delva niet.

Wat is de nieuwe timing voor het Brabantnet? Wat betekent dat voor de aansluitingen met Brussel?

Samengevoegde bespreking

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het Vlaams Parlement boog zich op 15 maart 2018 over deze kwestie. Er werd bij die gelegenheid benadrukt dat de tekst van het memorandum of

d'entente était prêt et que le gouvernement bruxellois l'examinerait à nouveau le même mois.

Il y a quelques semaines, nous avons abordé dans cette commission les travaux du ring de Bruxelles. M. Kompany avait alors déclaré sans détours, au nom du cdH, que son parti y était opposé.

Le gouvernement bruxellois a-t-il, depuis lors, avancé dans le dossier des travaux du ring, dont relève également le tram ? Je pense avoir compris que vous vouliez avant tout miser sur les infrastructures de vélo et de tram.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Depuis l'entame de cette législature, des discussions bilatérales sont en cours entre les gouvernements bruxellois et flamand, chacun représenté par leur ministre-président et leur ministre de la Mobilité. Nous discutons effectivement d'un mémorandum d'entente et de divers dossiers de mobilité pour lesquels une collaboration entre les deux Régions est nécessaire ou souhaitable.*

Le dossier relatif aux liaisons de tram ne fait l'objet d'aucun désaccord entre la Flandre et Bruxelles et rien ne justifie qu'il ne progresse pas. Entre-temps, j'ai convenu avec mon homologue flamand que nous collaborerons pour les grands projets et ce projet de tram en fait partie.

Le gouvernement flamand a décidé en 2013 de développer trois tracés de tram pour améliorer les transports en commun et désenclaver la région entourant l'aéroport. Un premier tracé concerne le tram de l'aéroport, avec une connexion au tram 62 à hauteur de l'OTAN. Le deuxième tracé conduit vers Willebroek en longeant l'A12.

understanding klaar was en dat de Brusselse regering er zich nog dezelfde maand opnieuw over zou buigen.

Enkele weken geleden kwamen in deze commissie de werkzaamheden aan de Ring aan bod. De heer Kompany leverde toen een fors statement af in naam van het cdH. Hij verklaarde onomwonden dat zijn partij tegen de werkzaamheden aan de Ring gekant is. Uiteraard antwoordde hij niet op vragen van mijn kant over het standpunt dat het cdH inneemt tegenover Neo, de files, de problematiek van het fijnstof enzovoort.

Boekte de Brusselse regering sindsdien enige vooruitgang in het dossier van de werkzaamheden aan de Ring? Ook de tram valt onder deze noemer. Ik meen begrepen te hebben dat u in de eerste plaats wilt inzetten op de fiets- en traminfrastructuur, zodat zo veel mogelijk mensen daarvan gebruik kunnen maken met het oog op de start van de wegenwerken.

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

De heer Pascal Smet, minister.- Sinds de aanvang van de huidige regeerperiode lopen er bilaterale gesprekken tussen de Brusselse en de Vlaamse regeringen, elk vertegenwoordigd door de minister-president en de minister bevoegd voor Mobiliteit. Het klopt dat daarbij gesproken wordt over een memorandum of understanding en over diverse mobiliteitsdossiers waarvoor samenwerking tussen beide gewesten vereist of gewenst is. Het afsluiten van een memorandum of understanding is nog niet afgerond op het niveau van de regeringen.

Het dossier rond de tramverbindingen maakt alleszins geen knelpunt uit. Ik verwijs in dat verband naar het debat dat we voerden over het Ringdossier. De Brusselse minister-president heeft bij die gelegenheid duidelijk verklaard dat er over het tramdossier eigenlijk geen onenigheid bestaat tussen Vlaanderen en Brussel en dat er dan ook geen enkele reden is waarom dit dossier niet zou vooruitgaan, wat ik van harte hoop.

Ik heb ondertussen met mijn Vlaamse collega-minister van Mobiliteit afgesproken dat we voor grote projecten zullen samenwerken. Dat geldt ook voor dit tramproject.

Le troisième tracé concerne le tram circulaire, avec une connexion au réseau de la STIB au niveau du plateau du Heysel. Le 25 novembre 2016, le gouvernement flamand a toutefois décidé de réaliser un trambus circulaire avant la mise en place, à terme, du futur tram circulaire.

La Région flamande débutera l'exploitation du trambus circulaire au printemps 2019 et De Lijn réceptionnera, début 2019, quatorze trambus modernes, écologiques et confortables. Ces trambus seront utilisés dès le printemps 2019 sur la ligne de bus 820 reliant Brussels Airport à Jette en passant par Vilvorde. Une connexion au réseau de la STIB sur le plateau du Heysel sera ensuite décidée d'un commun accord.

Un vrai tram aurait été la meilleure solution mais il n'y a rien à objecter, dans l'intervalle, à la mise en place d'un trambus circulaire offrant une grande capacité, un grand confort et représentant une solution moins coûteuse. En effet, entre la décision de 2013 et le début de sa mise en œuvre, la situation financière du gouvernement flamand a fondamentalement changé et il faut en tenir compte.

Le gouvernement flamand évalue la réalisation du tram de l'A12 à cinq ans, celle du tram de l'aéroport à trois ans. Ces travaux ne débiteront qu'au terme des procédures de permis et après un accord entre la Région bruxelloise et la STIB. Le gouvernement flamand a récemment établi, à titre définitif, son plan relatif à l'aménagement du territoire (GRUP) pour le tram de l'A12. Pour le tram de l'aéroport, la Werkvennootschap finalisera la procédure des rapports d'incidences sur l'environnement (RIE) avant la fin de l'année.

La prochaine étape consistera à préparer les permis d'environnement pour les deux projets. La connexion au réseau de trams de la STIB exige toutefois encore un accord avec la Région bruxelloise.

Lors des discussions, il a été clairement dit que les frais d'entretien et le coût unique des infrastructures de la ligne de tram 62 seront entièrement à charge de la Région flamande. La Région bruxelloise est cependant disposée à assumer le coût d'exploitation du tram 62 jusqu'à l'aéroport.

De Vlaamse regering heeft in 2013 beslist om drie tramtracés te ontwikkelen om het openbaar vervoer te verbeteren en de regio rond de luchthaven beter te ontsluiten. Ikzelf was trouwens betrokken bij die beslissing als toenmalig lid van de Vlaamse regering. Een eerste tracé betreft de luchthaventram. Dat is de aansluiting op tram 62 aan de NAVO. Een tweede tracé behelst een tram naar Willebroek langs de A12. Een derde tracé gaat over de zogenaamde Ringtram, die een aansluiting is van de Heizelvlakte op het MIVB-netwerk.

De Vlaamse regering heeft op 25 november 2016 beslist tot de realisatie van een Ringtrambus als opstap naar een latere Ringtram. Daarom worden de busbanen en de haltes voor de Ringtrambus zo ontworpen dat op deze plaatsen op termijn de Ringtram kan worden ingevoerd.

In het voorjaar 2019 start het Vlaams Gewest met de exploitatie van de Ringtrambus. Begin 2019 worden er veertien moderne, ecologische en comfortabele trambussen aan De Lijn geleverd. Ze zullen worden in gebruik genomen nog voor de banen voor de Ringtrambus aangelegd zijn. Vanaf het voorjaar van 2019 worden de trambussen ingezet op buslijn 820, tussen Brussels Airport, Vilvoorde en Jette. Na onderling akkoord moet er op de Heizelvlakte een aansluiting komen met het MIVB-net.

Een echte tram zou de beste oplossing zijn geweest, maar we kunnen er natuurlijk niets op tegen hebben dat er in afwachting daarvan een Ringtrambus wordt ingezet. Ook die beschikt over een grote capaciteit en moet beschouwd worden als een bus met een groot comfortniveau, waarvoor u trouwens in het verleden zelf nog hebt gepleit. Er moet daarvoor uitsluitend in busbanen voorzien worden en trambussen besteld worden en vanaf dan kan er onmiddellijk worden gereden. Bij een echte tram ligt het allemaal iets ingewikkelder en duurt het ook allemaal langer. De Ringtrambus is bovendien een goedkopere oplossing en dat zal ongetwijfeld ook een rol hebben gespeeld. De financiële situatie van de Vlaamse regering is, tussen de beslissing in 2013 en de aanvang van de uitvoering, immers fundamenteel gewijzigd en daarmee moet er ook rekening gehouden worden.

De Vlaamse regering schat de realisatie van de A12-tram op een periode van vijf jaar, de luchthaventram op een van drie jaar. Het spreekt

Le Heysel deviendra un véritable nœud de jonction pour les trams flamands et bruxellois, qui permettra un transfert modal vers le métro et, nous l'espérons, l'aménagement d'un parking de transit sur le Parking C.

Indépendamment de la conclusion d'un accord global sur tous les projets de mobilité avec la Région flamande, il est essentiel que notre collaboration fasse avancer les projets de tram. Tant Bruxelles que la Flandre y sont disposées.

voor zich dat de werkzaamheden pas kunnen starten na het doorlopen van de vergunningsprocedures en na een overeenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB. De Vlaamse regering legde recent het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voor de A12-tram definitief vast. Voor de luchthaventram werkt De Werkvennootschap de MER-procedure nog dit jaar af.

De volgende stap is de opmaak van de omgevingsvergunningen voor beide projecten. De aansluiting op het tramnet van de MIVB vereist wel nog een overeenkomst met het Brussels Gewest. Het Brussels Gewest zelf heeft vergunningsprocedures lopen in het kader van de tramlijnen 7, 3 en 9 op de Heizel.

Tijdens de besprekingen werd duidelijk gesteld dat voor tramlijn 62 de onderhoudskosten en de eenmalige infrastructuurkosten - die uitsluitend voor het Vlaams grondgebied relevant zijn, aangezien het tramtracé op Brussels grondgebied reeds bestaat - volledig ten laste vallen van het Vlaams Gewest. Het Brussels Gewest is echter bereid om de exploitatiekosten van tram 62 tot de luchthaven voor zijn rekening te nemen. Dat is niet meer dan logisch, aangezien het tracé van tram 62 voor het grootste deel op Brussels grondgebied ligt en dat het traject tot de luchthaven zonder meer een goede zaak is, zowel voor Brussel als voor de luchthaven.

Dit dossier vormt een treffende illustratie van een goede samenwerking tussen het Vlaams en het Brussels Gewest. In een klassieke 'oorlogsbenadering' zouden we in Brussel gezegd hebben dat Vlaanderen een gedeelte van de exploitatiekosten voor het deel tussen het NAVO-hoofdkwartier en de luchthaven op zich moet nemen, maar aan dat soort spelletjes weiger ik mee te doen.

De Heizel zal zich ontpoppen tot een echt knooppunt voor Vlaamse en Brusselse trams. Overstappen op de metro zal mogelijk zijn en hopelijk komt er daarnaast ook nog een overstapparking op Parking C.

Ongeacht of er met het Vlaams Gewest een globaal akkoord over alle mobiliteitsprojecten wordt gesloten, blijft het van essentieel belang dat we goed samenwerken en vooruitgang boeken met de

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Je déduis de votre réponse que les informations parues dans la presse ne sont pas exactes.*

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Selon votre réponse, il n'y a pas de problème concernant les deux trams et le trambus. Comptez-vous, dès lors, les dissocier du mémorandum d'entente qui met du temps à se conclure ?*

Vous dites que l'aménagement d'une des lignes prendra trois ans, l'autre cinq ans. La date de début des travaux dépend de la délivrance des permis.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Non, elle dépend de la date de demande des permis. Les rapports d'incidences sur l'environnement (RIE) doivent même encore être réalisés. Nous dépendons donc actuellement de la Flandre et je lui demande de se dépêcher.*

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Vous lancez donc un appel formel à la Flandre ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Ces lignes de tram sont un bel exemple de situation gagnant-gagnant pour les deux Régions. J'espère que nous pourrons avancer rapidement et je rappellerai encore aux organismes bruxellois concernés (STIB, Bruxelles Mobilité...) la nécessité d'une bonne collaboration. Mais, pour le moment, la Flandre est à la barre.*

tramprojecten. Zowel Brussel als Vlaanderen is daartoe bereid.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Uit uw antwoord leid ik af dat de informatie die in de pers verscheen, eigenlijk niet klopt.

De heer Pascal Smet, minister.- Die klopt maar voor een deel.

De heer Paul Delva (CD&V).- Afgaande op uw antwoorden is er geen probleem met de twee trams en de trambus. Wilt u die aangelegenheid dan loskoppelen van het memorandum van overeenstemming? U lijkt immers aan te geven dat dat memorandum wat vertraging oploopt en nogal moeilijk tot stand komt, maar dat we desondanks vorderingen moeten maken met de drie trams. Daar zijn geen problemen mee.

U zegt dat de aanleg van de ene tramlijn drie jaar in beslag zal nemen, terwijl dat voor de andere vijf jaar zal duren. De startdatum is natuurlijk afhankelijk van de afgifte van de vergunningen.

De heer Pascal Smet, minister.- Neen, die is afhankelijk van het tijdstip waarop de vergunningen werden aangevraagd. Er moeten zelfs nog milieueffectenrapporten (MER) worden opgesteld, dus op dit moment hangen we af van Vlaanderen. Ik vraag alleen maar dat Vlaanderen opschiet.

De heer Paul Delva (CD&V).- U doet daarvoor dus een formele oproep tot Vlaanderen?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben daarover heel duidelijk, want het is niet alleen in het belang van het Brussels Gewest dat die tramlijnen er zo snel mogelijk komen, maar ook in dat van Vlaanderen. Dit is een mooi voorbeeld van een win-winsituatie voor beide gewesten. Ik hoop dan ook dat we snel vooruitgang kunnen boeken en ik zal er bij de Brusselse instellingen, zoals de MIVB en Brussel Mobiliteit, nogmaals op aandringen dat een goede samenwerking vereist is, maar op dit moment staat Vlaanderen aan het roer.

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Au départ, les permis devaient être délivrés en 2017.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Demandez donc à la ministre flamande Hilde Crevits comment se déroulent les discussions budgétaires au sein du gouvernement flamand. Selon moi, c'est une question d'argent.*

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *La délivrance d'un permis ne coûte portant en soi pas si cher...*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Non, mais sans argent, elle n'a aucun sens.*

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Le budget flamand ne prévoit toujours pas de moyens. Nous ne devons donc pas compter sur de grandes avancées cette année.*

Je me réjouis de l'engagement très clair de la Région bruxelloise de mettre tout en œuvre pour faire avancer les choses rapidement si le Réseau Brabant se met en place.

Je reste sceptique quant à la ligne de tram dont le tracé épousera celui du ring. La mise en place d'un trambus est une bonne chose en attendant, mais j'espère qu'il ne se transformera pas en solution définitive.

Je vous invite à faire avancer les travaux préparatoires relatifs aux connexions à Bruxelles, afin de pouvoir les organiser dès la mise en place du Réseau Brabant, sans subir de nouveau retard.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en*

De heer Paul Delva (CD&V).- Aanvankelijk was het de bedoeling dat de vergunningen in 2017 zouden worden uitgereikt.

De heer Pascal Smet, minister.- Vraagt u maar eens aan Vlaams minister Hilde Crevits hoe de begrotingsbesprekingen in de Vlaamse regering verlopen. Volgens mij is het een kwestie van geld.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het uitreiken van een vergunning is op zich toch niet zo duur?

De heer Pascal Smet, minister.- Neen, maar als je het geld niet hebt, is dat niet zinvol.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- In de Vlaamse begroting werd er dit jaar geen geld voor uitgetrokken. We moeten er dan ook niet op rekenen dat er dit jaar nog erg veel vooruitgang wordt geboekt.

Ik ben blij dat het Brussels Gewest zeer duidelijk het engagement aangaat: als het Brabantnet er komt, zal het gewest er alles aan doen om de zaken snel te laten vorderen. Ik denk dat de invoering van het Brabantnet een win-winsituatie is, die we ook zo moeten benaderen.

Ik blijft sceptisch over de Ringtram. Ik ben blij dat er in afwachting een trambus komt, maar ik hoop dat het geen definitieve oplossing wordt om iedereen te sussen. Een trambus heeft uiteindelijk heel wat minder capaciteit dan een volwaardige tram. Ik hoop ook dat de eigen bedding voor de Ringtrambus er heel snel komt. Daar zal ook van afhangen of de maatregel goed werkt.

Ik wil u vragen om de voorbereidende werken voor de aansluitingen binnen Brussel te laten vorderen, zodat zodra de trams van het Brabantnet er komen, ze meteen kunnen aansluiten op het Brusselse net zonder nogmaals vertraging op te lopen.

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Wanneer

néerlandais).- *Quand la prochaine discussion du mémorandum d'entente aura-t-elle lieu au sein du gouvernement bruxellois ? Est-elle déjà à l'ordre du jour ?*

(Remarques de M. Smet)

Vous n'avez pas de vue sur l'agenda du gouvernement bruxellois ? Escomptez-vous un dénouement heureux ?

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

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Le trambus censé remplacer provisoirement le tram du ring nécessite-t-il des aménagements à Bruxelles ?*

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Des accords doivent intervenir concernant les travaux au Heysel.*

(Remarques de Mme Van Achter)

- Les incidents sont clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME HANNELORE GOEMAN

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

concernant "les sièges réservés aux femmes enceintes dans les transports en commun".

zal de volgende bespreking van het memorandum van overeenstemming door de Brusselse regering plaatsvinden? Staat dat al op de agenda?

(Opmerkingen van de heer Smet)

U hebt geen zicht op de agenda van de Brusselse regering? Vertrouwt u op een goede afloop?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben altijd optimistisch.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- - Zijn er voor de trambus die de Ringtram voorlopig zal vervangen infrastructurele ingrepen nodig in Brussel? Dat is namelijk momenteel de meest dringende maatregel.

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

De heer Pascal Smet, minister.- Daarvoor moeten afspraken worden gemaakt over de werkzaamheden op de Heizel.

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW HANNELORE GOEMAN

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

betreffende "de gegarandeerde zitplaatsen voor zwangere vrouwen in het openbaar vervoer".

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

Mme Hannelore Goeman (sp.a) *(en néerlandais)*.- *De nombreuses femmes enceintes éprouvent des difficultés dans les transports en commun, par manque de places assises. Les autres usagers ne voient pas toujours qu'elles sont enceintes ou, pire que cela, ne se lèvent pas spontanément ou refusent même de céder leur siège.*

Ces difficultés les incitent à opter pour d'autres modes de transport, dont la voiture dans le pire des cas. Certaines décident même d'arrêter plus tôt le travail parce que le trajet vers leur lieu de travail leur pèse trop.

L'accessibilité et la convivialité jouent un rôle crucial dans la promotion des transports en commun, non seulement pour les femmes enceintes, mais aussi pour les personnes handicapées et, par extension, pour tous.

Qu'en est-il de la communication relative aux places réservées aux femmes enceintes et aux personnes handicapées ?

Comment ces deux catégories d'usagers sont-elles associées au développement de transports en commun conviviaux ?

Comment la situation actuelle pourrait-elle être améliorée ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Des pictogrammes apposés dans les véhicules de la STIB invitent les voyageurs à céder leur place aux femmes enceintes et aux personnes à mobilité réduite (PMR). Les places assises concernées par*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Goeman heeft het woord.

Mevrouw Hannelore Goeman (sp.a).- Ik ontmoet wel vaker zwangere vrouwen. Uit hun verhalen begrijp ik dat velen onder hen problemen ondervinden op het openbaar vervoer. Er zijn vaak geen zitplaatsen en het is niet evident om recht te staan in de bus, tram of metro wanneer je zwanger bent. De andere gebruikers zien ook niet altijd dat iemand zwanger is. Of, erger, ze merken het wel, maar ze staan niet spontaan recht of ze weigeren zelfs hun zitplaats af te staan.

Zwangere vrouwen zullen dan ook vaker het openbaar vervoer mijden en opteren voor andere vervoersmiddelen, in het ergste geval de auto. Sommige vrouwen stoppen dan weer vroeger met werken, enkel en alleen omdat het traject naar het werk hun te zwaar valt.

Indien we willen dat het openbaar vervoer zoveel mogelijk gebruikt wordt door zoveel mogelijk Brusselaars, zijn toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid cruciaal, niet alleen voor zwangere vrouwen, maar ook voor personen met een beperking en bij uitbreiding voor iedereen. Een minimum aan comfort betekent dat zij op zijn minst kunnen rekenen op een zitplaats. Dat vermijdt heel wat stress en leidt ertoe dat zij gebruik zullen blijven maken van het openbaar vervoer.

Op welke manier wordt er vandaag gecommuniceerd over voorbehouden plaatsen voor zwangere vrouwen en voor personen met een beperking?

Op welke manier worden vrouwen en personen met een beperking betrokken bij de ontwikkeling van gebruiksvriendelijk openbaar vervoer?

Ziet u mogelijkheden om de huidige situatie te verbeteren?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Reizigers worden er in de voertuigen van de MIVB via pictogrammen toe aangespoord om hun plaats af te staan aan zwangere vrouwen en aan personen met een beperkte mobiliteit, zoals ouderen en mensen

ces pictogrammes se trouvent la plupart du temps à l'avant du véhicule ou près des portes.

Une information est également affichée au niveau des ascenseurs présents dans les stations, qui informe les usagers que l'utilisation de ceux-ci est réservée en priorité aux PMR, dont font partie les mères avec poussettes et les voyageurs avec valises.

Le STIB mène chaque année une campagne sur la courtoisie dans les transports en commun. La dernière campagne, "Be a top traveller", a été menée l'été dernier durant la Semaine de la mobilité, et sera renouvelée cette année. Elle utilisait l'image d'une femme enceinte.

Aucune concertation n'a été organisée avec la Ligue des familles, le pendant francophone du Gezinsbond, mais j'ai proposé à cette instance de participer à la concertation structurelle sur les PMR.

La STIB examine pour l'instant la possibilité d'adopter à Bruxelles une série de mesures mises en place par des sociétés de transports en commun à l'étranger pour améliorer le confort de divers groupes cibles, dont les femmes enceintes.

Il s'agit toutefois avant tout d'une question de politesse et d'assertivité.

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

Mme Hannelore Goeman (sp.a) (en néerlandais).- *Ce sont les témoignages de plusieurs amies, qui se sont vu refuser une place assise, qui m'ont incitée à poser cette question.*

die niet goed ter been zijn. De zitplaatsen waarop de pictogrammen betrekking hebben, bevinden zich veelal vooraan in het voertuig of dicht bij de deuren.

Bij de liften in stations krijgen gebruikers de boodschap dat ze voorrang moeten verlenen aan personen met een beperkte mobiliteit, waaronder ook moeders met kinderwagens en reizigers met koffers.

De MIVB voert elk jaar een campagne rond hoffelijkheid op het openbaar vervoer. De recentste campagne kreeg als slogan 'Be a top traveller' mee. De MIVB voerde die in de zomer van vorig jaar tijdens de Week van de Mobiliteit. De campagne gebruikte daarbij een specifiek beeld van een zwangere vrouw, vergezeld van de vraag om je plaats af te staan. De MIVB voerde die campagne op het hele Brusselse grondgebied en zal ze dit jaar herhalen.

Er vond geen overleg plaats met de Ligue des familles, de Franstalige tegenhanger van de Gezinsbond, maar ik heb die instantie wel voorgesteld om deel te nemen aan het structurele overleg over personen met een beperkte mobiliteit.

De MIVB analyseert momenteel de doeltreffendheid van een aantal maatregelen die buitenlandse vervoersmaatschappijen hebben genomen om het comfort van specifieke doelgroepen op het openbaar vervoer te verbeteren. Het gaat daarbij dan bijvoorbeeld om zwangere vrouwen. Ze wil nagaan of dergelijke maatregelen ook in Brussel nuttig zouden kunnen zijn.

Het is echter vooral een kwestie van hoffelijkheid en van assertiviteit. Reizigers moeten zelf durven vragen of iemand zijn plaats wil afstaan. Als reiziger zie ikzelf maar zeer zelden iemand weigeren om op die vraag in te gaan. Mensen staan trouwens geregeld spontaan recht om hun zitplaats aan iemand af te staan.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Goeman heeft het woord.

Mevrouw Hannelore Goeman (sp.a).- Ik stelde deze vraag op de eerste plaats naar aanleiding van de getuigenis van een aantal vriendinnen dat sommige reizigers geweigerd hadden om hun zitplaats af te staan.

Ces campagnes sont une bonne chose. C'est également une bonne idée de consulter à ce propos les organisations représentatives des PMR et le Gezinsbond.

Les pictogrammes apposés dans les bus, les trams et les métros ne sont pas toujours clairs et n'attirent pas suffisamment l'attention des voyageurs. Les emplacements dessinés à même le sol dans les nouveaux bus sont beaucoup plus clairs.

Je me réjouis que les approches adoptées à l'étranger puissent être une source d'inspiration et que des mesures supplémentaires soient envisagées pour garantir une place assise aux seniors, aux femmes enceintes et aux PMR dans les transports en commun.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "le refus de la commune d'Ixelles de délivrer le permis pour le chantier de la STIB avenue de la Forêt et le refus de cette dernière de rétablir le service des trams".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'avais introduit ma question le 2 mars. Nous sommes le 23 avril. Je vais donc tenter de l'adapter quelque peu à la réalité afin qu'elle ne perde pas tout son sens.

Die campagnes zijn sowieso een zeer goede zaak. Het is goed dat er overleg gepleegd wordt met organisaties die personen met een beperking vertegenwoordigen en met de Gezinsbond om na te gaan wat er beter kan.

Er hangen inderdaad pictogrammen in de bussen, de trams en de metro's, maar die zijn niet altijd duidelijk. In de nieuwe bussen wordt er wel heel duidelijk op de grond aangegeven waar men de kinderwagen kan plaatsen. Ik neem aan dat dit dan ook voorbehouden plaatsen voor zwangere vrouwen zijn. Bij de TEC en De Lijn worden er zitplaatsen voorbehouden voor ouderen, zwangere vrouwen en personen met een beperking. Ik heb de indruk dat alvast de pictogrammen op de metro niet volstaan om reizigers op de voorbehouden plaatsen opmerkzaam te maken.

Ik ben dan ook blij dat men nagaat hoe het probleem in het buitenland wordt aangepakt en of er extra maatregelen genomen kunnen worden om een zitplaats op het openbaar vervoer te garanderen voor senioren, zwangere vrouwen en personen met een beperking.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de weigering van de gemeente Elsene om de vergunning af te geven voor de bouwplaats van de MIVB aan de Woudlaan en de weigering van die laatste om de tramdienst te herstellen".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *De MIVB wilde begin maart starten met de renovatie van de tramrails in de Woudlaan. De werken zouden negen maanden duren en voor heel wat hinder zorgen op tramlijn 94 en buslijn 41. De*

Début mars, la STIB devait entamer un chantier de rénovation des rails, avenue de la Forêt à Ixelles. Ce chantier prévu pour neuf mois impliquait de fortes perturbations sur les deux lignes de transport public passant par là : celles du tram 94 et du bus 41. La commune a manifestement refusé de délivrer le permis de chantier estimant que la concomitance avec d'autres chantiers, dont notamment le chantier Roosevelt à peu près au même endroit et qui rabat le trafic sur les voies concernées, aurait de trop fortes conséquences.

Le chantier a été entamé, mais il y a eu un petit problème avec la commune : la ligne de bus 41, dont la déviation avait été annoncée, a subitement vu sa déviation annulée. Les panneaux qui étaient apparus pour annoncer la déviation ont été retirés. Que s'est-il passé ? Comment est-ce possible qu'in extremis, au moment où le chantier doit commencer, se pose ce type de problème ?

La bourgmestre a confirmé en conseil communal qu'il y avait bien eu un problème. La commune s'est-elle soudain réveillée et un arrangement sur le chantier a-t-il alors dû être conclu ? Le cas échéant, je m'inquiète qu'on n'ait pas anticipé les problèmes étant donné les autres chantiers du périmètre. La commune avait-elle bien prévenu en amont qu'il y aurait un problème ? Est-ce uniquement face à la menace de suspension de permis de chantier que des aménagements ont été convenus ?

La situation m'inquiète parce que ceux qui paient le plus, ce ne sont pas les automobilistes, ce sont les usagers de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) et la STIB elle-même. On sait combien lui coûte une déviation. Face à des délais ahurissants comme neuf mois de perturbation ininterrompue, après de nombreux épisodes sur des lignes qui ne sont quand même pas insignifiantes, il est insensé, selon moi, de se retrouver confronté à ce type de situation dans notre Région.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les communes touchées par ce chantier de renouvellement des voies de tram fortement usées se sont effectivement interrogées à propos de la compatibilité de celui-ci avec les autres chantiers en cours dans la zone, à savoir l'aménagement des pistes cyclables et des trottoirs de l'avenue Franklin

gemeente Elsene weigerde de vergunning, omdat er in de buurt nog andere werken aan de gang zijn, onder meer in de Rooseveltlaan.

De werken zijn gestart, maar ondertussen zijn de borden waarop de omleiding van buslijn 41 werd aangekondigd, verdwenen. Wat is er precies gebeurd? Hoe komt het dat er nog problemen zijn opgedoken net voor de werken moesten beginnen? Heeft de gemeente de MIVB tijdig gewaarschuwd dat de werken een probleem zouden vormen? Waarom is er niet beter geanticipeerd?

Niet de automobilisten, maar de klanten van de MIVB en de MIVB zullen de dupe van de hele situatie worden. Een omleiding kost veel geld. In dit geval gaat het om een omleiding die negen maanden zal duren op lijnen die al eerder sterk werden verstoord. Dit soort toestanden is dan ook totaal onaanvaardbaar.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De betrokken gemeenten waren inderdaad ongerust dat de vernieuwing van de tramsporen in de Woudlaan niet compatibel zou zijn met de werken in Rooseveltlaan en de Generaal Jacqueslaan, maar de MIVB wist hen volledig gerust te stellen op de coördinatievergadering.*

Roosevelt, la rénovation des trottoirs de l'avenue du Derby par la commune et le chantier de réaménagement du boulevard Général Jacques.

Une réunion de coordination entre Bruxelles Mobilité, la STIB et les communes a permis de rassurer les uns et les autres quant aux mesures prises pour assurer cette comptabilité entre chantiers et garantir l'accessibilité des riverains et des commerces.

L'assurance a été donnée et l'engagement a été pris par la STIB de ne pas entamer sa part de travaux avant que le chantier de l'avenue Roosevelt soit suffisamment avancé pour que le trafic puisse passer sans encombre au carrefour de l'avenue du Brésil. Tous les accords pour démarrer ce chantier ont bien été donnés. L'organisation du chantier assure la capacité normale de l'axe Roosevelt.

La STIB a interrompu le passage des trams, qu'elle a remplacés par des bus navettes, avec l'accord formel des deux communes concernées. Les trams 94 sont remplacés par des T-bus entre les arrêts Marie-José et Coccinelles. Il n'est en effet plus question, pour des raisons de sécurité, de poursuivre l'exploitation des trams, trop usés, sur ce tronçon. Un accord a également été trouvé avec la commune d'Ixelles pour relocaliser le terminus des bus navettes à un endroit qui ne pénalise plus les commerçants du square Marie-José.

Le chantier n'a finalement été retardé que par la période de gel intense que nous avons connue en février. Dès lors, sauf imprévu, la durée du chantier sera respectée. La phase 1, qui concerne Vivaqua, a démarré le 19 février et se poursuivra jusqu'au mois de juin 2018. Ensuite, la STIB débutera les travaux de renouvellement de ses voies et de réaménagement de façade à façade. Cette phase est conditionnée au fait que les carrefours avec la chaussée de La Hulpe et avec l'avenue du Brésil soient totalement libérés du chantier de Bruxelles Mobilité à l'avenue Roosevelt.

La remise en service du tram est prévue le 3 novembre 2018. Cela n'était pas possible plus tôt, vu le risque élevé de déraillement des trams à cet endroit.

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

Zo beloofde de MIVB om pas met de werken te starten nadat de werken aan de Rooseveltlaan zo ver gevorderd zijn dat het verkeer opnieuw vlot verloopt aan het kruispunt met de Braziliëlaan.

De MIVB heeft tram 94 tussen de haltes Marie-José en Lieveheersbeestjes moeten vervangen door T-bussen, omdat het niet langer veilig was om trams op dat stuk te laten rijden. In akkoord met de gemeente werden de eindhalte van de T-bussen verplaatst om de handelaars aan het Marie-Joséplein niet te benadelen.

De MIVB kreeg dus de toestemming om de werken te starten. De vrieskou in februari heeft tot wat vertraging geleid, maar als er zich verder geen onvoorziene omstandigheden voordoen, komt de einddatum niet in het gedrang. De eerste fase omvat de werken van Vivaqua. Die zijn op 19 februari van start gegaan en zullen tot juni 2018 duren. Nadien zal de MIVB starten met de vervanging van de tramsporen en de heraanleg van gevel tot gevel. Die fase kan pas van start gaan nadat de werken van Brussel Mobiliteit op de Rooseveltlaan ter hoogte van de kruispunten met de Terhulpssteenweg en de Braziliëlaan voltooid zijn.

Als alles goed verloopt, zal de tramlijn opnieuw operationeel zijn vanaf 3 november 2018.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je regrette que nous n'ayons pu anticiper et coordonner les chantiers.

Selon vous, l'avenue Franklin Roosevelt dispose d'une capacité suffisante. C'est peut-être le cas pour les voitures, mais il n'en va pas de même pour les navettes de bus. Les bus et les trams sont pénalisés et se retrouvent coincés dans des embouteillages sur des itinéraires de déviation des voitures.

Pour ce qui est de la relocalisation du terminus demandée par la commune, auparavant, une navette attendait les usagers du tram. Désormais, les usagers doivent attendre l'arrivée de la navette. Une fois de plus, nous n'avons pas anticipé les choses. Je veux bien qu'on pratique la langue de bois, mais j'ai reçu des échos concordants tant du côté de la commune que de celui de la STIB : la menace de suspension de l'exécution du chantier a été très sérieuse à un moment donné. Il ne manquait plus que cela !

J'espère que le chantier de l'avenue Franklin Roosevelt avancera comme prévu. Nous en reparlerons certainement. C'était une bonne chose de le préciser dans l'ordonnance relative aux chantiers en voirie. Le transport en commun passe toujours au second plan.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. MICHAËL VOSSAERT

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

concernant "le plan de circulation autour de la Basilique de Koekelberg".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,

concernant "les aménagements durant les travaux autour de la Basilique de Koekelberg".

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik betreur dat er andermaal onvoldoende is geanticipeerd.*

U zegt dat de Rooseveltlaan voldoende capaciteit biedt. Dat geldt misschien voor de auto's, maar zeker niet voor de bussen en trams. Die raken verstrikt in het verkeer dat wordt omgeleid.

Bovendien moeten de tramreizigers door de verplaatsing van de eindhalte wachten op de pendelbus, terwijl die hen voordien opwachtte. Ook dat is een aspect waar onvoldoende rekening is mee gehouden.

Ik hoop dat de werken aan de Rooseveltlaan geen vertraging oplopen. Het is jammer dat de auto altijd voorrang krijgt op het openbaar vervoer.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MICHAËL VOSSAERT

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

betreffende "het verkeersplan rond de Basiliek van Koekelberg".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN,

betreffende "de aanpassingen tijdens de werken rond de Basiliek van Koekelberg".

Mme la présidente.- À la demande du ministre et avec l'accord des auteurs, les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "l'absence de participation de la STIB à la commémoration des attentats du 22 mars 2016".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Même si la question n'est plus d'actualité, j'aimerais avoir quelques éclaircissements.*

Plusieurs victimes des attentats du 22 mars 2016 leurs famille et amis, réunis au sein de Life4Brussels, ont regretté, début mars, que la STIB ne collabore pas aux commémorations. Le fait que la société de transports en commun prévoit d'organiser une petite cérémonie le 21 mars dans la station de métro Maelbeek, en présence de la direction et d'une délégation du personnel, mais sans les victimes, a été perçu, une fois de plus, comme un manque total d'empathie de la part des autorités.

Elle n'est pas la première association de victimes à se plaindre de l'attitude des pouvoirs publics ou des compagnies d'assurance. Notre pays semble éprouver quelques difficultés à faire preuve de maturité et d'empathie envers les victimes.

Pourquoi la STIB a-t-elle décidé d'organiser une commémoration en l'absence de victimes, si tel est le cas ? En étiez-vous informé ? Si oui, comment avez-vous réagi ?

Que peuvent faire vos services de plus pour aider les victimes des attentats ? La STIB a-t-elle finalement revu son approche ?

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de minister, en met instemming van de indieners, worden de mondelinge vragen naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de niet-medewerking van de MIVB aan de herdenking van de aanslagen van 22 maart 2016".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ook al is mijn vraag intussen deels achterhaald, toch hoop ik nog enige verduidelijking te krijgen.

Enkele slachtoffers van de aanslagen van 22 maart 2016, hun familie en vrienden, verenigd in Life4Brussels, beklagden begin maart zich erover dat de MIVB niet zou meewerken aan de herdenking. De openbaarvervoersmaatschappij was kennelijk van plan om zelf een klein herdenkingsevenement te houden op 21 maart in het metrostation Maalbeek, in aanwezigheid van de directie en een delegatie van het personeel zonder de slachtoffers van de aanslagen. Daarmee kregen zij de indruk dat de MIVB de gebeurtenissen liever wil vergeten dan gedenken. Het getuigt, aldus de betrokkenen, nog maar eens van een groot gebrek aan empathie bij de overheden.

Overigens is het niet de enige slachtoffervereniging die klaagt over de houding van overheden of verzekeringsmaatschappijen. Het is in ons land blijkbaar moeilijk om op een volwassen en meelevende manier met slachtoffers om te gaan.

Klopt het dat de MIVB een herdenking van de aanslagen van 22 maart 2016 plande zonder de slachtoffers erbij te betrekken? Waarom heeft de directie van de MIVB dat beslist? Had u weet van die beslissing? Hoe stond u tegenover de aanpak

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La STIB n'a jamais refusé d'impliquer les victimes dans l'hommage rendu le 22 mars.*

La STIB veut permettre à toutes les victimes, aux membres du personnel et aux voyageurs de commémorer les événements tragiques dans le respect de la sensibilité de chacun. L'hommage a été avalisé par la Chancellerie du Premier ministre, qui a rencontré les associations de victimes et les représentants de Brussels Airport.

Le lundi 5 mars, les détails des initiatives mises sur pied par l'aéroport, la STIB et la Chancellerie ont été transmis aux victimes et aux associations, qui en ont approuvé le contenu. Elles savaient par conséquent qu'une minute de silence serait organisée à 9h11 sur la mezzanine de la station de métro Maelbeek et qu'une gerbe serait déposée en présence des victimes qui le souhaitaient.

Entre 8h30 et 13h00, les victimes pouvaient accéder à un espace de recueillement tout proche, à l'écart de la presse. La station de métro Maelbeek était fleurie, et les prénoms des victimes du 22 mars s'affichaient sur les panneaux publicitaires. De la musique de circonstance était diffusée durant toute la matinée. La presse était priée de rester en dehors de la station entre 10h30 et 13h00.

La STIB, également touchée par les attentats, a toujours fait preuve d'empathie envers les victimes et a déploré l'émoi suscité par les propos de certaines.

La STIB les a rapidement rectifiés et V-Europe, l'autre association qui représente de nombreuses victimes, s'est distanciée par rapport au communiqué de presse de Life4Brussels, en soulignant sa bonne collaboration avec la STIB. De plus, la commémoration s'est déroulée en toute

van de MIVB?

Wat kunnen de diensten die onder uw bevoegdheid vallen, meer doen om de slachtoffers van de aanslagen te helpen? Heeft de MIVB uiteindelijk haar werkwijze aangepast of niet?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Ik hoef u er wellicht niet op te wijzen dat de MIVB wel degelijk op 22 maart een eerbetoon hield en nooit weigerde om de slachtoffers daarbij te betrekken.

De maatschappij wil het voor alle slachtoffers, personeelsleden en reizigers mogelijk maken om de tragische gebeurtenissen te herdenken met respect voor eenieders gevoeligheden. De MIVB stemde haar eerbetoon af met de Kanselarij van de Eerste Minister, die de slachtofferverenigingen en de vertegenwoordigers van Brussels Airport heeft ontmoet.

Op maandag 5 maart werd de informatie over de initiatieven die de luchthaven, de MIVB en de Kanselarij organiseerden, verstuurd naar de slachtoffers en de verenigingen en die gaven hun goedkeuring voor de inhoud. Ze waren er dus van op de hoogte dat er om 09.11 uur op de mezzanine van metrostation Maalbeek een minuut stilte zou worden gehouden, die ik overigens heb bijgewoond, en dat er officieel bloemen zouden worden neergelegd in aanwezigheid van de slachtoffers die dat wensten.

Van 8.30 uur tot 13.00 uur konden de slachtoffers die dat wilden, terecht in een nabijgelegen ontvangstruimte, waar ze samen konden komen om hun rouw te delen zonder aanwezigheid van de pers. Metrostation Maalbeek werd met bloemen versierd en de voornamen van de slachtoffers van 22 maart werden geafficheerd op de reclameborden. De hele ochtend was er aangepaste muziek. De media werd verzocht het metrostation niet te betreden tussen 10.30 uur en 13.00 uur wegens de intimiteit.

De MIVB was zelf ook slachtoffer van de aanslagen en stond dus altijd dicht bij de slachtoffers. Haar aanpak getuigde steeds van empathie. Daarom betreurde ze de mededeling van

sérénité et dans le respect des victimes et de leur famille.

De tels incidents dus à une diffusion trop rapide d'informations sont regrettables.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la proportion des femmes travaillant au sein de la STIB".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Les derniers chiffres sur le pourcentage de femmes travaillant à la STIB font état d'une amélioration. Il dépasse désormais le seuil de 10%. Néanmoins, si la situation s'améliore, on ne peut pas dire qu'on approche d'une proportion satisfaisante et le rythme de progression reste malgré tout très lent au regard de l'ampleur du défi. La parité n'est pas pour demain !

Dans ses messages de recrutement, la STIB représente régulièrement les femmes aux postes de conduite, qui constituent une part importante de l'emploi dans la société. De même, des formations ont été proposées pour permettre à des femmes d'accéder à des postes techniques. C'est une initiative importante, tant pour faire sauter les préjugés qui mènent de nombreuses femmes à renoncer à certains emplois sous prétexte qu'ils ne sont pas pour elles, que pour leur ouvrir réellement l'accès à ces postes. En outre, cela contribue à faire admettre à tous qu'elles sont parfaitement légitimes

sommige slachtoffers, die commotie veroorzaakte.

De MIVB heeft heel snel de zaken in een juist daglicht gesteld, terwijl V-Europe, de andere slachtoffervereniging, die heel wat leden telt, afstand nam van de persmededeling van Life4Brussels door haar goede samenwerking met de MIVB te beklemtonen. Bovendien vond de herdenking plaats in alle sereniteit en met alle respect voor de slachtoffers en hun familie.

Tot slot betreur ik dergelijke incidenten. Snel verspreide informatie is niet altijd de juiste.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het aandeel vrouwen dat bij de MIVB tewerkgesteld is".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Hoewel er vandaag al meer dan 10% vrouwen bij de MIVB werkt, neemt hun aandeel in het personeelsbestand niet snel genoeg toe. Een evenwichtige vertegenwoordiging is nog niet voor morgen.*

Via wervingsadvertenties en opleidingen levert de MIVB belangrijke inspanningen om vrouwen aan te trekken als bestuurder of voor technische functies. Op die manier neemt de maatschappij bovendien bepaalde vooroordelen weg, die ook binnen de diensten van de MIVB nog leven.

Vrouwen worden ook geremd door het feit dat de zorg voor het gezin nog grotendeels bij hen terechtkomt. Dat is moeilijk te combineren met de variabele werkuren bij de MIVB.

Laat u bestuderen welke initiatieven kunnen helpen om die praktische problemen weg te werken? De MIVB kan bijvoorbeeld kinderopvang organiseren.

dans n'importe quel type d'emploi. Ce n'est sans doute pas inutile dans certains services, si j'en crois les informations qui me sont parvenues sur des incidents survenus au sein du service de sécurité.

Par contre, nous connaissons un autre frein à l'emploi des femmes : la combinaison avec les charges de famille. Malheureusement, celles-ci reposent trop souvent sur leurs seules épaules, soit en raison d'un manque d'investissement du compagnon, soit parce qu'il s'agit de femmes vivant seules avec leurs enfants. Or, une bonne partie des emplois à la STIB impliquent des horaires variables.

C'est pourquoi je souhaiterais savoir si des initiatives visant à résoudre ces problèmes pratiques sont également étudiées. Je pense, par exemple, à une crèche d'entreprise ou à un service de garderie pour les plus petits, à l'instar de ce que notre commission a pu découvrir au sein d'une société de transport public en Allemagne lors d'un voyage d'étude effectué durant la législature précédente.

Enfin, vu l'évolution de l'actualité depuis le dépôt de cette question orale, je souhaiterais en savoir plus sur cette fameuse "prime à la femme" lors du recrutement.

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

M. Pascal Smet, ministre. - Comme je l'ai déjà dit par le passé, la STIB mène de nombreuses actions afin d'augmenter la représentation des femmes au sein de l'entreprise : campagnes de recrutement, promotion et sélection orientées vers les femmes comme public cible, collaboration avec des écoles techniques et professionnelles pour augmenter le nombre de femmes techniciens au sein de la STIB, etc.

Ces mesures portent doucement leurs fruits, puisque la STIB a enfin dépassé - même si nous visons beaucoup plus haut - la proportion de 10% de femmes au sein de son personnel. La STIB entend poursuivre ses actions - et devra le faire, puisque ce sera explicitement indiqué dans le nouveau contrat de gestion - pour recruter du personnel féminin dans toutes les fonctions et à tous les niveaux.

Kunt u meer vertellen over de premie voor wie bij de MIVB een vrouwelijke kandidaat-werknemer aanbrengt?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *De MIVB nam al veel maatregelen om meer vrouwen aan te trekken en die werpen stilaan vruchten af, want 10% van de MIVB-werknemers is nu een vrouw. De MIVB zet haar inspanningen op dat gebied voort. Dat zal ze volgens het nieuwe beheerscontract ook moeten doen.*

Eind 2017 keurde het directiecomité van de MIVB de diversiteitsstrategie voor 2017-2021 goed. Daarmee wil het de diversiteit binnen de maatschappij in alle opzichten doen toenemen. Het directiecomité wil dat tegen 2021 12,5% van de personeelsleden een vrouw is. Ook die doelstelling wordt in het beheerscontract opgenomen.

Ook mannen hebben het moeilijk om variabele werkuren met hun gezinsleven te combineren, maar vrouwen worden gezien de organisatie van onze samenleving wel harder getroffen. De MIVB kreeg

Fin 2017, le comité de direction de la STIB a validé sa stratégie en matière de diversité pour les années 2017-2021. Cette dernière poursuit son parcours d'information et de concertation auprès des partenaires sociaux. Ce plan stratégique vise à accompagner et à soutenir la diversité sous toutes ses formes, y compris de genre. C'est pourquoi il a fixé comme premier objectif de promouvoir l'emploi féminin au sein de la STIB, avec pour ambition d'atteindre un taux de 12,5% à l'horizon 2021. L'objectif stratégique sera fixé dans le nouveau contrat de gestion de la STIB.

La question des horaires variables et de la conciliation entre vie privée et vie professionnelle concerne tous les collaborateurs, et plus particulièrement les familles monoparentales. Elle ne touche donc pas uniquement les femmes, mais les concerne plus particulièrement, vu l'organisation de notre société.

Il a été explicitement demandé à la STIB d'œuvrer à l'amélioration de l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle pour tous via différentes mesures : extension de la possibilité de télétravail occasionnel, extension du bureau satellite dans les lieux de travail périphériques, possibilité d'adapter certains contrats de travail en horaires réduits (quatre cinquièmes et mi-temps).

J'ai demandé une étude de faisabilité - actuellement en cours - concernant la création de crèches in situ à horaires classiques et décalés. Une autre étude examine la possibilité de créer une application sur smartphone permettant la recherche de baby-sitters dans un réseau de confiance.

Madame Delforge, j'ai organisé de nombreuses réunions avec les femmes qui travaillent à la STIB. J'y ai moi-même pris part afin d'entendre ce qu'elles avaient à dire. La direction de la STIB y était également présente afin de cerner au mieux les problèmes. Quant à savoir si des réglementations spécifiques sont ou non nécessaires, force est de constater que la réponse ne fait pas l'unanimité du côté des femmes.

La possibilité de disposer de toilettes ou de locaux de repos séparés sont autant de questions pratiques qui ont été soulevées au cours de ces échanges. Certaines femmes réclament un quatre cinquièmes, voire un mi-temps, d'autres pas. Des demandes très individuelles sont parfois exprimées et il faut

dan ook de nadrukkelijke vraag om maatregelen te nemen die ervoor zorgen dat haar werknemers werk en gezin beter kunnen combineren.

De studie naar kinderopvang loopt nog. Daarnaast ligt er ook een app ter studie, waarmee binnen een betrouwbaar netwerk een babysit kan worden gezocht.

Uit overleg met de vrouwelijke werknemers bij de MIVB, waarbij ook de directie van de MIVB aanwezig was, bleek dat ze van mening verschillen over de aanpassingen aan de regelgeving. Sommigen willen deeltijds werken, anderen niet. Dat is een keuze die ieder voor zich moet maken.

Er zal in het beheerscontract heel wat aandacht aan deze problematiek worden besteed, maar de MIVB is zich daar inmiddels wel al van bewust.

pouvoir y répondre. Il reste encore clairement un travail à fournir en la matière. C'est pourquoi, dans le cadre du contrat de gestion, nous prêterons attention à cette problématique, mais sachez qu'entre-temps, la STIB y est suffisamment sensibilisée.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Apparemment, je n'en saurai toujours pas plus sur la "prime à la femme". Néanmoins, je me réjouis que nous nous attaquions enfin à des pistes comme les garderies et la crèche d'entreprise.

Vous avez beau dire qu'il s'agit d'un choix individuel, la question des emplois à temps partiel pour concilier vie familiale et vie professionnelle est un piège. Beaucoup de femmes demandent à travailler à temps partiel parce qu'elles n'ont pas d'autre solution. Elles viennent gonfler ensuite les chiffres de la pauvreté le jour où elles prennent leur pension ou lorsqu'elles se retrouvent en situation de famille monoparentale.

Personnellement, j'insiste donc pour que le travail à temps partiel ne soit pas présenté comme la solution pour que les femmes accèdent à un emploi. Nous devons faire en sorte qu'elles puissent accéder à une vie professionnelle complète en levant les obstacles qui les en empêchent.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CAROLINE PERSOONS

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

concernant "les lieux culturels, la mobilité et la signalisation".

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Over de premie voor wie een vrouwelijke kandidaat aanbrengt, wilt u blijkbaar niets kwijt. Ik vind het wel een goede zaak dat kinderopvang bij de MIVB wordt bestudeerd.*

Deeltijds werken vormt voor veel vrouwen, die geen andere keuze hebben, een valstrik, aangezien ze na hun pensionering of wanneer het loon van hun partner wegvalt, in de armoede verzeilen. Deeltijdse jobs vind ik geen oplossing om meer vrouwen aan het werk te krijgen. U moet de obstakels waarmee ze te maken krijgen, wegwerken.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

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

betreffende "de culturele plaatsen, de mobiliteit en de bewegwijzering".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mme Caroline Persoons (DéFI).- Ce sujet est très rarement abordé sous l'angle du lien entre les lieux culturels, la mobilité et la signalisation. En effet, notre Région compte un très grand nombre d'institutions culturelles, dont de très beaux théâtres. Certains centres culturels, salles de spectacle ou théâtres sont situés dans des quartiers où les possibilités de parking sont limitées. Inciter les Bruxellois et les spectateurs venant de l'extérieur de la Région à utiliser les transports en commun serait donc très positif, tant pour les habitants de ces quartiers que pour la qualité de l'air.

Je souhaiterais interroger le ministre sur les collaborations qui existent entre la STIB et les institutions culturelles ou les institutions de diffusion culturelle. Pour avoir rencontré plusieurs directeurs de théâtre, je sais que ceux-ci seraient intéressés par une telle collaboration en intégrant, par exemple, la possibilité de se rendre au spectacle réservé, gratuitement ou à tarif réduit en transport en commun. Des mesures sont-elles prises en ce sens ?

Par ailleurs, comment les lieux de diffusion culturelle sont-ils pris en considération pour déterminer le trajet des bus et le nouveau plan de la STIB ? Cette prise en considération de la localisation des théâtres et centres culturels doit évidemment aller de pair avec une meilleure signalisation de ces lieux depuis les arrêts de transport en commun les plus proches. À titre d'exemple, le théâtre des Martyrs ou le théâtre de la Montagne magique sont mal indiqués lorsqu'on circule dans le quartier de la place des Martyrs. Par contre, le Centre de la bande dessinée, lui, bénéficie d'un bon fléchage.

Comment la Région bruxelloise et les communes gèrent-elles cette signalisation des lieux culturels ? Comment s'opère la coordination avec la STIB ? Qui est le relais de ces lieux culturels en matière de mobilité ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En ce qui concerne les collaborations entre la STIB et les institutions culturelles ou les institutions de diffusion culturelle, la STIB a conclu des conventions visant à promouvoir l'usage des transports en commun

Mevrouw Caroline Persoons (DéFI) *(in het Frans).*- *Het gewest telt een groot aantal culturele instellingen, waaronder prachtige theaters. Sommige daarvan liggen in een buurt met een hoge parkeerdruk. Het zou een goede zaak zijn om Brusselaars en bezoekers aan te moedigen om met het openbaar vervoer naar een voorstelling te gaan.*

Bestaat er een samenwerking tussen de MIVB en de culturele instellingen? Ik weet dat directeurs van die instellingen het interessant vinden om hun tickets te combineren met gratis of goedkoper openbaar vervoer.

In welke mate houdt de MIVB rekening met de ligging van culturele instellingen bij het uitstippelen van bustrajecten? Dat moet natuurlijk gepaard gaan met een betere signalisatie vanaf de haltes. Het théâtre des Martyrs of het théâtre la Montagne magique zijn bijvoorbeeld slecht bewegwijzerd, in tegenstelling tot het Stripmuseum.

Hoe organiseren het Brussels Gewest en de gemeenten de bewegwijzering naar culturele instellingen? Hoe stemmen ze die af met de MIVB?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De MIVB sluit overeenkomsten met culturele instellingen om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen. Ze voerde daarvoor de Event Pass in.*

pour se rendre sur les lieux de spectacle à l'aide de l'Event Pass. Ces accords concernent les partenaires suivants :

- visit.brussels, pour le Seafood et Labelexpo ;
- l'asbl Zig Zag, qui organise le festival Couleur Café ;
- l'Ancienne Belgique, avec le Sportpaleis, Forest National et le KVS.

Dans le prochain contrat de gestion entre la Région et la STIB, nous allons créer un nouveau cadre concernant la participation de la STIB à la vie urbaine et la collaboration avec les acteurs culturels et les organisateurs. Ces conventions se concluent à la demande des partenaires.

Il convient de souligner un problème pratique, qui concerne la lecture des cartes de voyage. Aujourd'hui, celle-ci s'effectue au moyen d'une puce électronique, ce qui ne permet pas de la coupler avec la carte d'accès à un événement. D'ici deux ans, nous allons passer à des codes-barres, de sorte que le ticket de l'événement pourra être utilisé pour ouvrir les portes du métro. Cette particularité sera propre à Bruxelles. L'utilisation d'un code-barres unique pour l'accès à un événement et aux transports en commun facilitera les choses.

Cela ne veut pas dire que nous voulons que la STIB travaille davantage avec les organisations culturelles. C'est d'ailleurs prévu dans la nouvelle version du contrat de gestion, qui est en cours de préparation.

Dans la confection de son plan directeur pour les bus et pour son réseau actuel, la STIB prend en considération les zones d'habitation et les zones d'emploi, ainsi que les équipements culturels et commerciaux. Une analyse globale des déplacements a été effectuée. Elle a été suivie d'une consultation des communes et des habitants de la Région.

Dans la signalétique directionnelle des stations de métro, les lieux culturels principaux sont indiqués lorsqu'ils sont situés dans l'environnement immédiat de la station. Les plans de quartier dans les stations et aux arrêts indiquent également les lieux culturels de manière plus exhaustive et dans un périmètre plus large.

Volgende partners zijn daarbij betrokken:

- *visit.brussels voor Seafood en Labelexpo;*
- *vzw Zig Zag, de organisator van Couleur Café;*
- *de Ancienne Belgique, met het Sportpaleis, Vorst Nationaal en de KVS.*

In het volgende beheerscontract komt er een kader voor de samenwerking met de cultuursector. De overeenkomsten worden gesloten op vraag van de partners.

We mogen niet vergeten dat er een probleem is met het lezen van de ritkaartjes. Vandaag gebeurt dat met een chip, waardoor we ze niet kunnen koppelen aan de toegangskaarten voor een evenement. Binnen twee jaar schakelen we over op streepjescodes, zodat de bezoeker ook met zijn toegangskaart de metropoortjes kan openen.

Bij de uitwerking van het netplan houdt de MIVB rekening met woon- en winkelbuurten, met culturele instellingen en kantoren. Daarvoor voert ze een analyse uit van de verplaatsingen. Vervolgens worden de gemeenten en de inwoners van het gewest geraadpleegd.

Er is bewegwijzering naar belangrijke culturele plaatsen die in de onmiddellijke omgeving van metrostations liggen. Op de geafficheerde plattegrond van de buurt staan meer culturele instellingen.

De stad Brussel is verantwoordelijk voor de bewegwijzering aan het Martelarenplein.

(Opmerkingen van mevrouw Persoons)

Het plein ligt in de Vijfhoek. U weet dat ik sinds kort in de oppositie zit in de stad Brussel.

C'est la Ville de Bruxelles qui est responsable du fléchage autour de la place des Martyrs.

(Remarques de Mme Persoons)

Cet endroit est situé dans le Pentagone et vous savez que je siège désormais dans l'opposition à la Ville de Bruxelles.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous avez ouvert les yeux !

(Sourires)

M. Pascal Smet, ministre.- Toute institution culturelle peut introduire une demande de fléchage auprès de Bruxelles Mobilité. Il existe une procédure à cet effet. Sont concernés les centres commerciaux, culturels ou sportifs, les lieux historiques et les hôpitaux. Le fléchage peut être réalisé sur deux itinéraires au départ d'une route de transit et à une distance maximale de deux kilomètres par rapport au lieu de destination. Dans certains cas, nous signalons plus de deux itinéraires au départ de plusieurs routes de transit. La forme, la couleur et le contenu sont réalisés conformément au Code de la route.

En général, nous ne refusons pas les demandes qui entrent dans la catégorie figurant dans le code des gestionnaires. Les magasins et les restaurants ne sont pas signalés, sauf exceptionnellement, comme par exemple, IKEA.

Mon administration et moi-même sommes responsables de la gestion de la signalisation sur les voiries régionales. Votre question porte sur un cas concret. Je vous invite donc à transmettre la demande à Bruxelles Mobilité, qui examinera, conjointement avec les services de la Ville de Bruxelles, une solution pour un fléchage à partir de la Petite ceinture.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Uw ogen zijn opengegaan!*

(Vrolijkheid)

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Alle culturele instellingen kunnen een aanvraag tot bewegwijzering indienen bij Brussel Mobiliteit. Winkelcentra, culturele instellingen, sportinfrastructuur, historische plaatsen en ziekenhuizen komen in aanmerking voor bewegwijzering langs twee routes in een straal van twee kilometer. In bepaalde gevallen worden meer dan twee routes aangegeven.*

Over het algemeen wijzen we geen aanvragen af die beantwoorden aan de code van de wegbeheerder. Alleen in uitzonderlijke gevallen, zoals voor IKEA, plaatsen we wegwijzers naar winkels of restaurants.

Mijn administratie en ikzelf zijn verantwoordelijk voor de wegwijzers langs gewestwegen. Ik stel voor dat u uw vraag voorlegt aan Brussel Mobiliteit dat samen met de stad Brussel zal nagaan hoe we vanaf de Kleine Ring wegwijzers kunnen plaatsen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'état d'avancement de l'automatisation du métro".

Mme la présidente.- A la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "le soutien à l'autopartage".

Mme la présidente.- A la demande de l'auteur, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "l'état d'avancement des plans d'action communaux de stationnement dans le cadre du Plan régional de Politique du Stationnement (PRPS)".

INTERPELLATION DE MME CIELTJE VAN ACHTER

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de stand van zaken met betrekking tot de automatisering van de metro".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de steun voor het autodelen".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

INTERPELLATIES

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de stand van zaken omtrent de gemeentelijke parkeeractieplannen in het kader van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

TOT DE HEER PASCAL SMET,

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

concernant "la liste des points noirs de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale".

Mme la présidente.- Les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'évaluation des voitures partagées en libre-service intégral (free floating)".

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'obligation de signaler la suppression d'emplacements de parcage à l'Agence du stationnement".

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

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

betreffende "de lijst van zwarte verkeerspunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Mevrouw de voorzitter.- De interpellaties worden naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de evaluatie van autodelen via free floating".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het verplicht melden van het schrappen van parkeerplaatsen aan het Parkeeragentschap".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

PUBLICS,

concernant "la création de points Mobilité à Bruxelles".

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'accessibilité nocturne de l'aéroport de Bruxelles".

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'état de vétusté de certains bus articulés".

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'évaluation des rues cyclables et l'extension du dispositif à des artères supplémentaires".

QUESTION ORALE DE M. MICHAËL VOSSAERT

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

concernant "l'installation de potelets sur la

OPENBARE WERKEN,

betreffende "de oprichting van Mobipunten in Brussel".

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 nachtelijke bereikbaarheid van Brussels Airport".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de verouderde staat van sommige gelede bussen".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de evaluatie van de fietsstraten en de uitbreiding van de maatregel naar bijkomende assen".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MICHAËL VOSSAERT

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

betreffende "de plaatsing van paaltjes aan

chaussée de Gand".

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "la convention-cadre concernant le développement de voies vertes et d'aménagements cyclo-piétons le long des voies ferrées en Région de Bruxelles-Capitale".

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "le développement du covoiturage à Bruxelles".

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 poursuite de l'intégration billettique et tarifaire entre les différentes sociétés de transports en commun".

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,

de Gentsesteenweg".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de inrichting van groene verbindingen en fiets- en voetgangersvoorzieningen langsheen treinsporen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de ontwikkeling van carpooling in Brussel".

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 verdere ticket- en tariefintegratie tussen de verschillende openbare vervoersmaatschappijen".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

concernant "les pistes cyclables sur la petite ceinture".

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la fraude aux pierres bleues et les éventuels cas concernant des chantiers de la Région bruxelloise".

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les intoxications au CO et les odeurs de mazout relevées dans certains bus de la STIB".

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

concernant "l'adaptation de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et la stratégie conséquente en matière de politique CNG".

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de fietspaden op de Kleine Ring".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de fraude met blauwe steen en de eventuele gevallen op bouwplaatsen in het Brussels Gewest".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de CO-vergiftigingen en de geur van stookolie in sommige bussen van de MIVB".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de aanpassing van richtlijn 2014/94/EU over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de overeenkomstige strategie inzake CNG-beleid".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE

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

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

**concernant "les dispositifs de traitement de
l'air utilisés dans les tunnels".**

Mme la présidente.- Les questions orales sont
reportées à une prochaine réunion.

**HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**EN AAN MEVROUW CÉLINE
FREMAULT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET HUIS-
VESTING, LEVENSKWALITEIT,
LEEFMILIEU EN ENERGIE,**

**betreffende "de maatregelen voor de
behandeling van de lucht in de tunnels".**

Mevrouw de voorzitter.- De mondelinge vragen
worden naar een volgende vergadering verschoven.
