

autres ne réalisent pas et ces derniers disent que faute de programme des premiers, ils ne peuvent rien faire.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Vous avez raison. Sans les résultats de l'étude, la Région ne peut pas changer l'affectation de la place.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Vous estimez donc aussi que la balle est dans le camp de Beliris ?*

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

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "le réaménagement du rond-point Schuman".

INTERPELLATION JOINTE DE M. FABIAN MAINGAIN,

concernant "la consultation de la population locale et des communes concernées dans le cadre du réaménagement du rond-point Schuman".

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

M. Vincent De Wolf (MR).- *J'ai déjà interrogé le ministre il y a quelques mois à propos du réaménagement du rond-point Schuman. Sauf erreur de ma part, le gouvernement a arrêté les principes de ce dossier en novembre 2015 et les travaux auraient dû commencer en 2017, pour se clôturer en 2019.*

studie die de andere partij niet uitvoert. De andere partij zegt dat het gewest geen programma heeft, waardoor ze niets kan doen.

De heer Pascal Smet, minister.- U hebt gelijk. Zonder resultaten van de studie kan het gewest geen bestemmingswijziging doorvoeren.

De heer Paul Delva (CD&V).- U vindt dus ook dat de bal nu in het kamp van Beliris ligt?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat spreekt voor zich.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de heraanleg van de Schuman-rotonde".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN,

betreffende "de raadpleging van de plaatselijke bevolking en van de betrokken gemeenten in het kader van de heraanleg van de Schuman-rotonde".

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

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *In 2015 werd beslist dat de werken aan de Schuman-rotonde in 2017 moesten beginnen en in 2019 klaar moesten zijn. Er ligt nu een plan klaar, dat helaas grote euvels vertoont. Aan weerszijden van het plein zal het verkeer eenvoudig in een cirkel draaien, en volgens een interne studie van het gewest zullen de huidige verkeersopstoppingen*

À cet égard, j'avais relevé certaines aberrations, dans la mesure où j'avais parlé d'un double triangle des Bermudes : un sur Etterbeek et un sur la Ville de Bruxelles. Tel que le projet est prévu, quand on circule rue Froissart en direction du rond-point Schuman, on est obligé de tourner à droite, puis de prendre à nouveau la première rue à droite. Il s'agit donc d'un retour à l'expéditeur ! La situation est la même avenue de Cortenbergh, rue Archimède et rue Stevin, de l'autre côté du rond-point.

J'ai pu avoir accès à l'étude Musti, une étude interne à la Région qui, de manière objective, établit que la congestion automobile qui existe déjà autour du rond-point Schuman et dans les rues avoisinantes augmente fortement. D'ailleurs, à l'époque, M. Smet m'a répondu qu'il y aurait effectivement un périmètre d'un kilomètre de files autour du rond-point Schuman, mais que la nécessité de réaménager celui-ci, notamment pour des motifs internationaux, justifiait la situation à l'échelle de la Région.

De plus, le ministre avait partagé sa théorie "magique", relevée dans certaines études internationales, parlant d'une évaporation des véhicules dans la foulée du réaménagement.

(Remarques de M. Smet)

Invitez-moi, j'aimerais bien assister à ces évaporations en direct, ce serait intéressant. J'avais eu, quand j'étais à l'université, un professeur de psychologie assez fort en parapsychologie, qui parlait de télékinésie et de disparition d'objets à distance. Mais il s'agissait de cuillers, pas de voitures. Peut-être qu'entre-temps, cela a évolué !

Vous aviez indiqué aussi que la définition du projet impliquerait un volet relatif à la mobilité, basé sur une nouvelle étude de mobilité, et que les bureaux d'architectes pourraient proposer des idées. J'ai entendu dire - mais je n'en suis pas sûr - qu'effectivement, de nouvelles études ont été réalisées. Je ne pense pas qu'on en ait tenu compte.

De nouveaux plans de circulation ont-ils été proposés par des bureaux d'architectes ? L'équivalent véhicule/heure pour chaque voirie concernée a-t-il été étudié dans un rayon d'un kilomètre autour du rond-point ? Pouvez-vous revenir sur la congestion prévue par le logiciel Musti ?

op en rond het Schumanplein nog aanzienlijk toenemen.

Overigens antwoordde de heer Smet mij destijds dat er in een straal van een kilometer rond het plein verkeersopstoppingen zullen staan maar dat we dat er maar moeten bijnemen vanwege de internationale uitstraling van het Schumanplein. Ook zou de heraanleg er volgens hem op de een of andere magische wijze toe leiden dat het verkeer zal wegblijven.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Wie dat gelooft, gelooft nog in Sinterklaas.

Het project zou rekening houden met de mobiliteit, maar als er al mobiliteitsstudies geweest zijn, dan is er geen rekening mee gehouden. Waren er voorstellen voor nieuwe circulatieplannen? Werd voor elke straat in een straal van een kilometer rond de rotonde nagegaan hoeveel wagens er per uur langs kunnen? Wat is uw reactie op de verkeersopstoppingen die met de Musti-software voorspeld werden?

De stad Brussel had een buurtvergadering georganiseerd die nogal woelig verlopen is.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Bij dertig mensen is dat de moeite!

(Opmerkingen van de heer Smet)

Ik weet niet hoeveel aanwezigen er waren.

Welke communicatiemiddelen en omlieggingen worden er ingezet? Hoe staat het met de vergunningen? Hebt u een administratieve maatregel genomen? Werden er vergunningsaanvragen ingediend? Welke procedure geldt daarvoor?

Une réunion participative a été organisée par la Ville de Bruxelles. D'après les échos que j'en ai eus, elle a été assez mouvementée. Il y a eu pas mal d'énerverment dans le chef de certains riverains.

(Remarques de M. Smet)

Si c'est sur 30 personnes, c'est significatif !

(Remarques de M. Smet)

Oui, mais sur combien de présents, je ne sais pas !

Quels sont les outils de communication et de déviation retenus ? Surtout, où en sont les délivrances de permis ? Avez-vous pris une décision administrative précise ? Est-ce que les demandes de permis sont déposées ? Où en est la procédure à cet égard ?

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Je vais essayer de compléter l'interpellation de mon collègue M. De Wolf.

Il est vrai que le schéma directeur du quartier européen, qui visait la requalification de certains espaces, a été adopté en 2008 déjà. C'est dans ce schéma directeur que l'on trouvait le projet de réaménagement du rond-point Schuman, qui visait à réorganiser le trafic automobile et les transports publics. Ses objectifs : accessibilité, durabilité, mobilité, confort des usagers faibles et amélioration de la qualité des espaces publics. L'accord de gouvernement actuel a confirmé ce projet.

En février 2017, au sein de cette commission, nous avons déjà eu l'occasion d'aborder ce thème, et notamment la question du report de trafic, qui est la vraie question. En soi, le réaménagement et la nécessité de réaménager cet espace de ville est en effet objectivement largement soutenu, tant le besoin est réel.

La gestion du trafic concerne les deux quartiers limitrophes situés à Etterbeek et sur le territoire de la Ville de Bruxelles. À cet égard, M. De Wolf a fait référence à une étude réalisée par Musti entre novembre 2014 et mars 2015, signalant par

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

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- *Doel van de herinrichting van de Schuman-rotonde was de herorganisatie van het autoverkeer en het openbaar vervoer om de openbare ruimten toegankelijker, duurzamer, kwaliteitsvoller en comfortabeler voor zwakke weggebruikers te maken.*

Dat de ruime heringericht moest worden, stond buiten kijf. Het probleem is dat de verkeersstroom verlegd is naar de twee aangrenzende wijken, in Etterbeek en Brussel-Stad. Aan de belofte dat de verkeersdruk even groot zou blijven of na de werken met 40% zou verminderen, hechten we niet veel geloof.

Voor de herinrichting van de rotonde zijn de architectenbureaus COBE uit Denemarken en BRUT uit Brussel onder de arm genomen. De rotonde zal weer aangelegd worden als een stadsplein dat open staat voor de stad.

Buurtbewoners maken zich zorgen en spreken mij hierover aan. Zij vertellen mij dat de vergadering van de stad Brussel niet in een bedaarde, oplossingsgerichte sfeer verlopen is.

exemple que le trafic sur l'avenue de la Joyeuse Entrée augmenterait de 75%. Lors de cet échange, vous nous aviez effectivement affirmé que le niveau de congestion resterait quasi équivalent. Vous aviez aussi cité le phénomène d'évaporation du trafic, selon lequel les infrastructures - une fois réalisées - feraient disparaître 40% du trafic.

Le 7 décembre 2017, nous avons appris par voie de presse que le jury d'experts avait été désigné et avait sélectionné les bureaux d'architectes danois COBE et bruxellois BRUT pour le réaménagement du rond-point. Le projet esquissé fait apparaître que le rond-point sera transformé en agora urbaine, ouverte sur la ville.

Je suis aussi régulièrement interpellé par les riverains et je dois bien reconnaître que les échos de la réunion organisée par la Ville de Bruxelles montrent que celle-ci ne s'est pas déroulée dans un climat de discussion apaisée ou de recherche de solutions.

M. Vincent De Wolf (MR).- Il y avait plus de quinze personnes et bien plus d'opposants !

M. Fabian Maingain (DéFI).- Tout à fait. Il n'y a pas eu de dialogue constructif et apaisant, en vue de la recherche d'une solution qui puisse satisfaire tout le monde.

Outre les questions posées par M. De Wolf, j'aimerais savoir de quelle manière les communes concernées par ce projet ont été consultées. Qu'en est-il de la concertation en amont avec les autorités locales au sujet du plan de mobilité ?

M. Vincent De Wolf (MR).- Il n'y pas eu de concertation. M. Hutchinson nous a donné, il y a un certain temps, une information à ma demande, mais c'est tout ce qu'il y a eu.

M. Fabian Maingain (DéFI).- Je pose la question. On se souvient que M. De Wolf voulait être ministre de M. Vervoort. Apparemment, je dois remercier M. le ministre pour la réponse !

Pourriez-vous m'indiquer si les habitants du quartier concerné ont été consultés avant l'appel à projets ? Le cas échéant, pourriez-vous préciser le nombre de réunions de concertation qui ont eu lieu avec la population locale ?

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Er waren ruim vijftien aanwezigen en allemaal eerder tegenstanders.*

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- *Hoe hebt u de betrokken gemeenten over de plannen geconsulteerd? Hoe hebt u met hen overlegd over het mobiliteitsplan?*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Overleg is er niet geweest. De heer Hutchinson heeft ons enkel wat informatie gegeven toen ik ernaar vroeg.*

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- *Hebt u de betrokken wijkbewoners om advies gevraagd voordat de projectoproep werd gelanceerd? Hoeveel overlegvergaderingen waren er met de buurtbewoners? Hebben de architectenbureaus COBE en BRUT dergelijke bijeenkomsten gepland?*

Bij zulke bouwprojecten zijn de gemeenten de eersten die hun inwoners een luisterend oor

Les bureaux d'architectes danois COBE et bruxellois BRUT, fraîchement désignés, ont-ils prévu de nouvelles réunions de concertation avec les forums de quartiers ?

Je reste persuadé - quoi que vous en disiez, M. Smet - que lors de tels aménagements, les communes sont les premières à être à l'écoute des demandes des citoyens. Si un jour, la Région veut dépasser ce stade, la première chose à faire est de montrer qu'elle est capable de coconstruire des projets avec ses habitants.

En l'occurrence, comment pourriez-vous faire en sorte d'aboutir à un projet et un plan de mobilité coconstruits avec les citoyens, pour qu'ils emportent l'adhésion du plus grand nombre ?

Je ne voudrais pas d'un nouveau projet conflictuel entre habitants et Région. Il est de l'intérêt de la Région, de la Ville de Bruxelles et de la commune d'Etterbeek de dégager un projet qui agrée au plus grand nombre. Il n'est pas trop tard.

Comment coconstruire ensemble - ville, commune, Région et habitants - un plan de mobilité qui permette à chacun de trouver son espace dans la ville et d'éviter des reports de trafic trop importants sur les communes et quartiers concernés ?

Discussion conjointe

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Bien que la proposition actuelle nous semble moins aboutie que la précédente, elle apporte une amélioration à la situation existante. Groen la soutiendra donc.*

Nous discutons depuis longtemps du réaménagement du rond-point Schuman. Nous avons examiné quantité de photos et de simulations. Il faut à un moment pouvoir trancher et prendre une décision pour faire avancer les choses, car personne n'est réellement satisfait de la situation actuelle.

Quels aménagements sont-ils prévus pour rendre la place agréable pour les cyclistes et les piétons ? Manifestement, elle resterait accessible aux

moeten bieden. Als het gewest die taak wil overnemen, moet het eerst aantonen dat het samen met de burgers projecten op poten kan zetten.

Het is nog niet te laat om samen met de burgers van het gewest, de stad Brussel en de gemeente Etterbeek een mobiliteitsplan uit te werken dat breed gedragen wordt. Maar hoe zult u dat aanpakken?

Samengevoegde bespreking

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Enerzijds betreur ik dat het nieuwe voorstel minder ver gaat dan het oorspronkelijke, anderzijds besef ik ook wel dat het tijd wordt dat er iets gebeurt. Dit voorstel zou al een verbetering zijn in vergelijking met de bestaande situatie. Groen zal het dan ook steunen.

Het heeft stilaan lang genoeg geduurd. We zagen heel wat mooie foto's en simulaties passeren en we hebben vaak en lang gedebatteerd, maar op een bepaald moment moet je de knoop doorhakken en tot actie overgaan. Met de huidige situatie is ongetwijfeld niemand echt tevreden. Zolang er geen beslissing wordt genomen, blijft ze echter bestaan.

transports publics. Comment, dans ces conditions, garantir aux piétons qu'ils circuleront en toute quiétude et sécurité sur la place ? Quand les travaux débiteront et s'achèveront-ils ?

Je remarque que la zone centrale avec des terrasses n'est pas reliée aux alentours et aux cafés qui pourraient les exploiter.

Quels établissements horeca exploiteront-ils les terrasses du centre de la place ? Seront-ils situés dans la station de métro ?

Comment ferez-vous vivre cette place ?

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

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) *(en néerlandais).*- *En décembre 2017, les bureaux d'architectes danois et bruxellois COBE et BRUT ont été désignés pour le réaménagement du rond-point Schuman. Ce projet englobe tout le quartier situé entre le parc du Cinquanteaire et la station de métro Maelbeek.*

Un aménagement du rond-point serait positif pour le quartier. Je suis néanmoins préoccupée par les nouveaux plans de circulation. Le rond-point Schuman sera en partie accessible pour les automobilistes et la circulation restera possible sur plusieurs rues adjacentes.

Il est donc évident qu'avec la fermeture d'une partie du rond-point aux automobilistes, les quartiers résidentiels à proximité absorberont une plus grande quantité de voitures. Cela nuira à leur

Hoe wilt u het plein zo aantrekkelijk mogelijk maken voor fietsers en voetgangers? Blijkbaar zou het openbaar vervoer toch nog over het plein mogen rijden. Hoe kan een voetgangerszone waar bussen mogen rijden zo veilig en comfortabel mogelijk worden ingericht voor de zachte weggebruiker?

Wanneer starten de werken? Wanneer moeten ze klaar zijn?

Het is de bedoeling dat er in het midden van het plein terrasjes en dergelijke komen. Die plek in het midden is echter helemaal niet met de omgeving verbonden. Er is geen aansluiting met de cafés waar die terrasjes bij zouden kunnen horen. Ik vrees een beetje voor eenzelfde situatie als op het Flageyplein, waar je aan de ene zijde een heel druk voetpad hebt en aan de andere zijde het plein zelf, dat het grootste deel van de tijd enkel wordt gebruikt om naar de overkant te lopen.

Door welke horecazaken zouden de terrassen in het midden van het Schumanplein bediend worden? Zullen die zaken in het metrostation gevestigd zijn?

Ik zou graag weten hoe u het plein echt tot leven wil brengen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- In december 2017 raakte bekend dat architectenbureaus COBE uit Kopenhagen en BRUT uit Brussel zijn aangeduid voor de heraanleg van het Schumanplein.

Samen met het Schumanplein wordt ook de hele omgeving van het nabijgelegen Jubelpark tot aan station Maalbeek onder handen genomen. Het gevolg van de heraanleg is dat auto's niet langer volledig rond het plein kunnen rijden. Het blijft niettemin mogelijk om met de auto een aantal zijstraten in te rijden.

Ik woon in de buurt van het Schumanplein en als buurtbewoner vind ik het een goede zaak dat het Schumanplein eindelijk wordt opgewaardeerd. Minder gerust ben ik over de plannen om het verkeer van de hoofdwegen, namelijk de

qualité de vie, car lorsque la circulation sera restreinte sur les grands axes, les automobilistes utiliseront les rues avoisinantes à la recherche d'un nouvel itinéraire. Cela ressort de l'étude Musti.

Les habitants sont inquiets et s'opposent au nouveau plan de circulation. Lors de la réunion participative organisée par la Ville de Bruxelles, nombre de riverains ont exprimé leur inquiétude et leur indignation quant à l'absence de concertation. J'y étais présente.

Le nouveau plan de circulation ne respecte pas, à mon sens, la hiérarchie des voiries, qui veut que le trafic de transit soit orienté vers les grands axes plutôt que vers les voiries locales. J'ai appris par les médias qu'aucune décision définitive n'avait encore été prise et que les bureaux d'architectes entendaient consulter la population et les institutions européennes. La demande de permis ne serait introduite qu'après cette concertation.

Comment va s'organiser la concertation avec les riverains ? Des discussions ouvertes sont-elles prévues dans les prochains mois ou se bornera-t-on à procéder à une consultation classique, dans le contexte d'un permis d'urbanisme ?

Disposez-vous des simulations réalisées récemment sur l'impact des plans sur les quartiers environnants ? Qu'en ressort-il ? Quels sont les scénarios envisagés pour éviter que le trafic de transit ne passe dans les quartiers résidentiels avoisinants ?

Le prolongement du tunnel de Cortenberg est-il toujours envisagé ? Cette option est techniquement réalisable. Je l'ai étudiée lorsque j'étais ministre. Un tunnel débouchant sur la rue de la Loi permettrait de libérer les quartiers résidentiels du trafic de transit. La circulation serait bien évidemment limitée à une seule bande, pour ne pas attirer davantage d'automobilistes.

Kortenberglaan, het Schumanplein en de Oudergemlaan, in de nabije toekomst af te leiden naar de lokale buurtwegen. Dat betekent immers dat er veel meer auto's door de woonwijken rond het Schumanplein zullen rijden. Het hoeft geen betoog dat zoiets de levenskwaliteit in de wijken ernstig zal aantasten. Dat blijkt overduidelijk uit de Musti-studie. Als de hoofdassen autolouwer worden, valt te verwachten dat de automobilisten een andere weg zullen zoeken. Er heerst ongerustheid bij de buurtbewoners, die een pamflet verspreiden tegen de plannen.

Het is toch jammer dat het zo ver is gekomen. Ik wil ook bevestigen wat hier al eerder is gezegd. Ik was aanwezig op de volksvergadering van de stad Brussel. Heel wat mensen gaven daar lucht aan hun ongerustheid en waren kwaad over het gebrek aan inspraak.

Voor zover ik de toestand vandaag heb begrepen, gaan de plannen in tegen de hiërarchie van het wegennet, volgens dewelke doorgaand verkeer via de hoofdwegen wordt geleid en dus niet via de lokale wegen. Dat is een heikel punt. In de media vernam ik dat er nog geen definitieve beslissing zou zijn genomen. De winnende architectenbureaus zullen hun visie verder uitwerken. Volgens mediaberichten zou dat in overleg met de buurtbewoners en de Europese Instellingen gebeuren. Pas na het overleg zou een vergunning worden aangevraagd.

Hoe zal het overleg met de buurtbewoners in zijn werk gaan? Zullen er de volgende maanden open gesprekken worden georganiseerd of blijft de inspraak beperkt tot het klassieke openbare onderzoek in de context van de stedenbouwkundige vergunning? Dat zou jammer zijn.

Beschikt u over recente simulaties van de impact van de plannen op de omliggende wijken? Wat blijkt daaruit? Welke opties bestudeert het gewest om te vermijden dat het doorgaande verkeer in de nabije toekomst door de omliggende woonwijken rijdt?

Bestudeert u nog steeds de mogelijkheid om bij de heraanleg van het Schumanplein ook de Kortenbergtunnel te verlengen? Daardoor zou het einde van de tunnel in de Wetstraat komen te liggen. Technisch gezien is dat mogelijk, ik heb het laten bestuderen toen ik nog minister was. Er

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais d'abord expliquer le projet, après quoi, je répondrai aux questions.

Je tiens à clarifier les choses, puisque je connais presque personnellement les détracteurs du projet. Il s'agit des mêmes personnes qu'en 2015. Depuis lors, trois réunions ont été organisées. En réalité, un point en particulier explique nos désaccords.

Par ailleurs, la réunion a été mal organisée par la Ville de Bruxelles : la salle était trop exiguë, il y faisait trop chaud et il n'y avait pas de boissons. Les conditions pour mener une concertation n'étaient donc pas réunies.

L'échevin a changé. Il n'est pas fautif, puisque l'équipe logistique de la Ville avait prévu la tenue de la réunion dans une autre salle, où il faisait trop froid parce que le chauffage ne fonctionnait pas. Les organisateurs ont alors dû se rabattre sur une autre salle, trop petite. Les conditions n'étaient donc pas bonnes.

D'ailleurs, les remarques actuelles sont exactement les mêmes que celles formulées en 2015, au cours d'une réunion que j'ai organisée moi-même dans une autre salle plus moderne, dont j'ai oublié le nom.

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (en néerlandais).- *Je parlais d'une autre réunion récente à laquelle vous n'étiez pas présent. Plusieurs sujets y ont été abordés, parmi lesquels le réaménagement du rond-point Schuman.*

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

bestaat een ongebruikte ruimte die we tot autotunnel kunnen ombouwen. Als we de Kortenbergtunnel onder het Schumanplein tot in de Wetstraat doortrekken, helpt dat natuurlijk ook om het verkeer uit de omliggende buurten te houden. Uiteraard wordt dat verkeer dan best tot één rijstrook beperkt, want het is niet de bedoeling om meer autoverkeer aan te trekken.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Sinds 2015 zijn er drie vergaderingen geweest. De laatste was vanuit praktisch oogpunt bijzonder slecht georganiseerd door de stad Brussel, maar de opmerkingen op het project zijn sinds 2015 steeds dezelfde gebleven.*

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- U hebt het over een andere volksvergadering dan ik, want in mijn geval gaat het over een recente vergadering van de stad Brussel, waarop u niet aanwezig was. Daar werden veel onderwerpen besproken, onder andere ook de heraanleg van de Schumanrotonde.

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

(M. Smet commente un Powerpoint de présentation du projet)

M. Pascal Smet, ministre.- Voici le lauréat d'un concours d'architecture européen pour le rond-point Schuman, présidé par le maître-architecte et comprenant des experts, dont la Ville de Bruxelles et les institutions européennes.

Je n'ai donc fait que valider le choix d'un jury de spécialistes indépendant. Il s'agit d'une construction légère, avec un effet assez similaire au toit réfléchissant sur le vieux port à Marseille. Cette présentation a également été faite lors de la réunion organisée par la Ville de Bruxelles.

Vous voyez le périmètre sur lequel nous allons agir. Il s'ouvre sur l'entrée du parc, la petite rue de la Loi, le rond-point Schuman - qui s'appellera bientôt place Schuman -, et la rue de la Loi jusqu'à Maelbeek. Il s'étendra encore jusqu'à l'avenue de la Joyeuse Entrée.

Au préalable, une série d'études ont été effectuées. En 2008-2011, Beliris a réalisé une étude de mobilité, dont les chiffres ont été actualisés en 2014-2015. La Région a organisé deux réunions publiques en 2015 sur la mobilité.

La même année, le gouvernement bruxellois a approuvé le plan de circulation. En 2016, après une série de réactions, notamment de la Commission européenne, nous avons fait réaliser une étude de mobilité supplémentaire. Elle a été confiée à Stratec, qui est un bureau indépendant de la Région. Elle a pris pas mal de temps, étant donné que tout le débat sur la sécurité est venu s'y ajouter.

En 2017, cinq candidats ont été sélectionnés. En décembre 2017, les bureaux COBE et BRUT ont été choisis par le ministre-président M. Vervoort et moi-même. En février de cette année, ils commenceront leur étude de design. Cela signifie que leur programme de base peut encore être modifié.

Le permis devrait être délivré fin 2018 ou au plus tard début 2019, et les travaux débiteront en 2019 de manière progressive, en concertation avec les institutions européennes. La petite rue de la Loi, entre le Parc du Cinquantenaire et le rond-point Schuman, sera totalement piétonnisée.

(De heer Smet geeft commentaar bij een powerpointpresentatie over het project)

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb de keuze van de laureaat van een Europese architectuurwedstrijd voor de Schuman-rotonde bekrachtigd. De keuze van de bouwmeester en de experten is gevallen op een ontwerp dat zich over een grote zone uitstrekt en uiterlijk veel gelijkenissen vertoont met het reflecterende dak over de oude haven van Marseille. Ik heb enkel de keuze van de jury van onafhankelijke specialisten bekrachtigd.*

Vooraf had Beliris in 2008-2011 een mobiliteitsstudie uitgevoerd waarvan de resultaten in 2014-2015 werden geüpdatet. Het gewest heeft in 2015 twee openbare vergaderingen over de mobiliteit georganiseerd.

In 2015 heeft de Brusselse regering het circulatieplan goedgekeurd. In 2016 heeft Stratec, een onafhankelijk bureau, na commentaar van de Europese Commissie een bijkomende mobiliteitsstudie uitgevoerd, maar door de hele veiligheidsproblematiek heeft die lang op zich laten wachten.

In december 2017 werden de architectenbureaus COBE en BRUT geselecteerd. In februari 2018 zullen zij aan hun ontwerpstudie beginnen. Dat betekent dat er aan hun basisontwerp nog aanpassingen kunnen worden aangebracht.

De bouwvergunning zou eind 2018, begin 2019 moeten worden afgeleverd. In samenspraak met de Europese instellingen zullen de werken zelf beginnen in 2019. Het korte stukje Wetstraat tussen het Jubelpark en de Schuman-rotonde wordt een voetgangerszone.

M. Vincent De Wolf (MR).- Le permis sera donc délivré fin 2018 ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ou début 2019.

M. Vincent De Wolf (MR).- Avec une enquête publique ?

M. Pascal Smet, ministre.- Évidemment.

M. Vincent De Wolf (MR).- Elle portera sur l'ensemble du projet ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui. Nous verrons comment les choses s'agencent, le schéma annonce fin 2018 ou début 2019, mais cela prendra peut-être un peu plus de temps. C'est ce que nous verrons.

Cela dépend aussi de la manière dont l'architecte et son équipe peuvent s'organiser pour rencontrer les institutions européennes, les communes et les habitants. C'est prévu dans le processus de réaménagement.

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) *(en néerlandais).*- Préalablement à la demande de permis ?

M. Pascal Smet, ministre.- Évidemment. Nous le faisons toujours. Les quatre dernières années, nous avons mis en place une foule de procédures participatives pour impliquer les gens.

Mais nous allons aborder le nœud du problème. Lors de la réunion organisée par la Ville de Bruxelles, j'ai explicitement posé la question et les gens ont répondu qu'ils avaient un problème, qui porte sur un choix de mobilité. Je vais y venir.

L'objectif d'une place est d'être un endroit de rencontres. Certains opposants au projet disent qu'il ne faut pas de place à cet endroit et qu'il doit rester accessible aux voitures. Pour ma part, j'estime que la place Schuman, qui est la plus visitée par les hommes d'État, les chefs d'État, les chefs de gouvernement, les fonctionnaires et les touristes - par tout le monde - la plus filmée et la plus photographiée, est aussi la plus moche du monde !

Cela doit changer. Via une intervention dans

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *De bouwvergunning is dus voor eind 2018?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Of begin 2019.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Met openbaar onderzoek?*

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Omvat het openbaar onderzoek het hele project?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ja, maar we zullen zien hoe de zaken lopen. Er zijn immers ook zaken waar de architectenbureaus niet meteen vat op hebben, zoals de ontmoetingen met de Europese instellingen, de gemeenten en de inwoners.*

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- *Vóór de vergunningsaanvraag dus?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Inderdaad, zoals we dat de laatste vier jaar altijd gedaan hebben, via een heleboel procedures die zijn opgezet om mensen te laten participeren.*

Het grootste probleem is voor de mensen de keuze op het vlak van mobiliteit.

Het doel is om van het afzichtelijke Schumanplein een gezellige ontmoetingsplek te maken waarmee we kunnen uitpakken en waar auto's niet meer op hun plaats zijn. Nu is het het lelijkste plein ter wereld.

l'espace public, il est possible de créer un endroit où les gens peuvent manger leurs tartines à midi et où il peut y avoir plus de terrasses. Nous allons y revenir : il faut améliorer cet endroit pour le rendre plus convivial. C'est parfaitement possible.

M. Vincent De Wolf (MR).- C'est comme le Centre de conférences Albert Borschette, un centre de communication, qui est le bâtiment le plus laid de Bruxelles !

M. Pascal Smet, ministre.- Oui. D'ailleurs, le programme a suscité beaucoup d'enthousiasme chez les fonctionnaires européens, mais ils viennent de villes où le développement urbanistique est différent de celui de Bruxelles.

La question de l'accessibilité et de la sécurité des institutions européennes s'est posée après les attentats. Évidemment, la place Schuman ne doit pas seulement être un endroit pour les Bruxellois : elle est la carte de visite bruxelloise de l'Europe. De nombreux touristes, en particulier, y passent et ont une drôle d'image de Bruxelles.

Nous voulons, dès lors, créer un espace public de grande qualité, avec une zone apaisée et semi-piétonne. Il ne s'agit donc pas d'une vraie voirie piétonne : les voitures VIP, les bus et les véhicules de livraison pourront encore y passer.

Le grand problème, c'est que les trois bandes de l'axe le plus important, celui de l'avenue de Cortenbergh - se jettent dans le rond-point Schuman, d'où la plus grande part de trafic doit sortir sur une bande et demie, puis sur une bande dans la rue de la Loi.

Il ne faut pas être un grand spécialiste de la mobilité pour comprendre que l'on organise ainsi l'embouteillage sur le rond-point par un effet d'entonnoir. Le blocage y est permanent, d'autant qu'aujourd'hui, les voitures venant de l'avenue d'Auderghem s'y intercalent. En revanche, il y a peu de voitures qui tournent autour de cette place ou qui vont de l'avenue de Cortenbergh vers la rue Froissart ou l'avenue d'Auderghem.

Nous allons conserver cet axe de circulation, mais mieux l'organiser : nous laisserons venir deux bandes de l'avenue de Cortenbergh se prolonger sur la place, dont la sortie se fera vers une bande et demi, puis une bande. Nous gagnerons ainsi en

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Zoals het Albert Borschettecentrum het lelijkste gebouw van Brussel is.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De reacties van de Europese ambtenaren zijn enthousiast. De stadsontwikkeling in hun landen ziet er natuurlijk anders uit dan in Brussel.*

Na de aanslagen is de kwestie van de toegankelijkheid en veiligheid van de Europese instellingen bovenaan de agenda gekomen. Tegelijk moet het Schumanplein nu echter het visitekaartje van Brussel voor Europa worden. Het moet een rustgevende, kwaliteitsvolle openbare ruimte worden met voorrang voor de voetgangers, maar natuurlijk zullen auto's van vips, bussen en bestelwagens er niet geweerd worden.

Het grote probleem van het Schumanplein is dat praktisch alle verkeer van de Kortenberglaan en de Oudergemselaan de Wetstraat wil inrijden en dus op die plek in een flessenhals vast komt te zitten. Na de heraanleg zal het verkeer vlotter verlopen en zal de kwaliteit van het plein erop vooruit gegaan zijn. Het weinige verkeer in het korte stukje Wetstraat zal dat niet in de weg staan.

De Froissartstraat blijft bereikbaar, maar wie van de Froissartstraat naar de Oudergemselaan moet, zal niet meer direct het Schumanplein kunnen oprijden.

De Archimedesstraat blijft natuurlijk open.

fluidité. Les files seront, bien sûr, plus longues dans l'avenue de Cortenbergh et au-delà, mais c'est logique et c'est meilleur pour la fluidité et pour la fonction de la place.

Par ailleurs, aujourd'hui, il y a finalement peu de voitures dans la petite rue de la Loi. Nous voulons évidemment que l'accessibilité de la rue Froissart soit garantie, mais les voitures privées venant de la rue Froissart et se dirigeant vers l'avenue d'Auderghem ne pourront plus se rendre sur la place.

La rue Archimède reste évidemment ouverte.

M. Vincent De Wolf (MR).- À quoi cela sert-il d'aller dire bonjour sur cette place et de repartir tout de suite après ?

M. Pascal Smet, ministre.- C'est basé sur le principe du "kiss & ride". Vous le connaissez ?

M. Vincent De Wolf (MR).- Mais il n'y a personne à embrasser sur cette place.

M. Pascal Smet, ministre.- Aujourd'hui, on n'a pas vraiment envie d'y embrasser quelqu'un, mais à l'avenir, il y aura beaucoup de personnes à embrasser sur cette place ! Le principe du "kiss & ride" permettra de déposer quelqu'un sur la place en coup de vent avant de repartir.

On peut aussi décider d'empêcher l'accès et de rendre les deux axes piétonniers. Si c'est votre proposition, j'en prends note.

(Colloques)

Nous autoriserions donc encore l'accès momentané à la place. Évidemment, les corps diplomatiques (CD) et autres VIP pourraient encore traverser la place.

Je suis d'accord avec Mme Grouwels sur le fait qu'il faut protéger les quartiers.

Bien entendu, le plan doit tenir compte du projet Parkway-E40 du gouvernement.

J'en viens au plan de circulation. Le bureau Stratec a analysé le plan pour que les voitures venant de la rue Froissart puissent encore entrer dans l'avenue d'Auderghem, mais elles devront tourner ensuite à

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Waarom zou je elkaar op dat plein dag komen zeggen en dan meteen vertrekken?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Kent u het principe van "kiss & ride" dan niet?*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Op dat plein valt toch niemand te zoenen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Nu nog niet, maar dat komt wel als je er snel snel iemand kunt laten uitstappen.*

We zouden natuurlijk ook voor iedereen de toegang kunnen verbieden en er een hele voetgangerszone van maken. Is dat dan uw voorstel?

(Samenspraak)

Het plein mag nog kortstondig aangedaan worden. Vanzelfsprekend mogen het corps diplomatique (CD) en de vips het plein blijven oversteken.

De auto's zullen vanuit de Froissartstraat nog de Oudergemselaan kunnen oprijden, maar zullen nadien links moeten afslaan. De Blijde Inkomstlaan zal een tweerichtingstraat worden. Het blijft dus mogelijk om de wijk te doorkruisen, maar niet via het Schumanplein. Het kruispunt Park/Blijde Inkomst/Kortenbergh wordt aangepast zodat de auto's naar links kunnen afdraaien.

De Archimedesstraat zal een semi-voetgangerszone worden en enkel nog toegankelijk zijn voor taxi's, VIP-voertuigen, bussen en fietsers. We hebben gekozen voor een gedeelde ruimte. Al die

gauche.

L'avenue de la Joyeuse Entrée sera mise à double sens. Donc, la traversée du quartier sera toujours possible, mais pas par le rond-point. Elle se fera par cette même avenue de la Joyeuse Entrée. Cela implique un changement d'habitude. Le carrefour parc-Joyeuse Entrée-Cortenbergh sera réaménagé pour permettre un tourne-à-gauche. L'objectif est de créer plus d'espace piéton sur la place.

La rue Archimède sera semi-piétonne. Autrement dit, les taxis, les véhicules VIP, les cyclistes et les bus pourront encore y circuler. Nous avons opté pour un aménagement "shared space".

Le plan de circulation n'est pas irréversible. Les aménagements seront réversibles.

Mme la présidente.- À quoi correspondent les zones jaune et bleue ?

M. Pascal Smet, ministre.- À des zones 20, probablement.

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (*en néerlandais*).- *Le bus traversera-t-il la place ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Il circulera le long de l'auvent.*

Grâce à l'auvent, la place ne ressemblera plus à un rond-point. Les bus continueront à y circuler, suivant des modalités que les architectes doivent encore définir.

(poursuivant en français)

En réalité, il n'y a pas de vrai changement. La deuxième catégorie montre cela clairement. Aujourd'hui, nous avons trois voies de circulation vers Schuman et à l'avenir, deux voies iront vers Schuman et une vers l'avenue de la Joyeuse Entrée. La capacité routière reste équivalente, mais l'aménagement sera quelque peu réorganisé. Le nombre de voitures augmentera sur l'avenue de la Joyeuse Entrée, puisqu'elle sera à double sens, mais il n'y a pas beaucoup de monde qui habite sur cette artère.

Ensuite, il y aura plus de pression automobile sur la chaussée d'Etterbeek, mais grâce aux changements de comportements, il y aura moins de voitures,

aanpassingen zijn evenwel omkeerbaar.

Mevrouw de voorzitter.- Wat houden de blauwe en gele zones precies in?

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Dat zullen vermoedelijk zones 20 worden.*

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V)- Zal de bus dwars over het plein rijden?

De heer Pascal Smet, minister.- Nee, want dan moet die onder de luifel door. Hij moet naast de luifel rijden.

Dankzij de luifel zal het plein er niet langer als een rotonde uitzien, maar de bussen zullen er wel nog steeds rond worden geleid. De architecten moeten nu de details verder uitwerken.

(verder in het Frans)

Er is eigenlijk geen grote verandering. Vandaag zijn er drie rijstroken richting Schumanplein. In de toekomst zullen er twee rijstroken zijn richting Schumanplein en één rijstrook richting Blijde Inkomstlaan. De wegcapaciteit blijft dezelfde. Er zullen wel meer voertuigen in de Blijde Inkomstlaan zijn, maar daar wonen niet veel mensen.

Ook de autodruk op de Etterbeeksesteenweg zal toenemen, maar een gedragswijziging zou op termijn tot minder auto's moeten leiden. We hebben hetzelfde gezien met de voetgangerszone in het centrum van Brussel. Door die voetgangerszone is

mais pas moins de gens. Certains diront que ce n'est pas vrai, mais j'habite au centre de Bruxelles et le piétonnier a rendu le centre de la ville plus agréable en raison de la diminution du nombre de voitures.

Malheureusement, la ville doit encore faire des adaptations dans certains quartiers, afin de faire en sorte que les voitures en transit n'y passent plus. Une fois ces adaptations effectuées au niveau du Pentagone, ce sera parfait. Ce sera pareil dans le quartier Schuman, car les gens qui y passent par habitude changeront et abandonneront même peut-être leur voiture.

Un scénario du pire a été testé et on voit que la pression du trafic reste la même qu'aujourd'hui. Durant les pics de trafic du soir, les voitures seront toutefois un peu plus nombreuses sur la chaussée d'Etterbeek ou l'avenue de la Joyeuse Entrée. Dans les simulations, le phénomène d'évaporation du trafic, qui existe et qui voit le trafic diminuer ou disparaître, n'a pas été pris en considération. L'étude de Stratec a clairement montré qu'il n'y a pas d'impact sur les squares et les quartiers d'habitations.

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (en néerlandais).- Comment ce trafic débouchera-t-il sur la chaussée d'Etterbeek ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ce trafic existe déjà aujourd'hui. Il se déplacera simplement de la rue Archimède vers la chaussée d'Etterbeek. On observe un déplacement du trafic vers l'avenue de la Joyeuse Entrée et la chaussée d'Etterbeek, qui sont deux voiries régionales destinées précisément à absorber le trafic. L'étude de Stratec a montré que l'application du plan n'entraîne pas de pression automobile négative sur le quartier.

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (en néerlandais).- L'objectif est-il de dévier la circulation par la chaussée de Louvain ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui.

On voit sur cette nouvelle diapositive qu'il n'y a pas de report identifié dans le quartier du rond-point. Seules l'avenue de la Joyeuse Entrée et la chaussée d'Etterbeek sont concernées, et ces deux voiries sont capables d'absorber le trafic.

het aantal auto's gedaald. Hetzelfde zal gebeuren in de Schumanwijk. De mensen die daar voorbijkwamen, zullen hun gewoonten aanpassen en misschien zelf hun auto thuislaten.

In de simulaties werd geen rekening gehouden met dat verdampingseffect, maar zelfs in een worst case scenario zal de autodruk niet groter zijn dan vandaag. Uit de Stratec-studie blijkt duidelijk dat de aanpassingen geen impact zullen hebben op de woonwijken.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Hoe komen ze dan op de Etterbeeksesteenweg?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het verkeer zal zich gewoon verplaatsen naar de Blijde Inkomstlaan en de Etterbeeksesteenweg. Die twee gewestwegen zijn in staat om dat verkeer te slikken. Het plan zal dus geen extra verkeersdruk in de wijken veroorzaken.*

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Is het de bedoeling dat het verkeer via de Leuvensesteenweg wordt geleid?

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

Deze nieuwe dia toont aan dat er geen omleiding is in de buurt van de rotonde. De Blijde Inkomstlaan en de Etterbeeksesteenweg kunnen het verkeer aan.

Op vraag van de wijkbewoners zullen ook de bussen worden omgeleid, zodat er minder bussen

Nous allons également profiter de l'occasion pour réorganiser la circulation des bus. En réponse à une demande du quartier, il y aura moins de bus dans la rue Franklin.

Comme vous le constatez, la petite rue de la Loi sera totalement réaménagée.

Nous avons organisé des réunions communes et bilatérales, certains ont tendance à l'oublier. Le problème, c'est que parmi les riverains de la rue Archimède, certains s'interrogent sur l'opportunité d'aménager une place à cet endroit. Beaucoup d'autres, par contre, en appellent à un lieu de rencontre, mais s'inquiètent des manifestations européennes.

Toutefois, le nœud du problème - et tous le reconnaissent explicitement -, c'est que les habitants du quartier, qui traversent actuellement la place en voiture, ne pourront plus le faire. Ils devront passer par l'avenue de la Joyeuse Entrée et changer leurs habitudes. Je l'avais bien compris, déjà lors des réunions en 2015. Ils sont réticents à l'idée de devoir changer leur comportement et s'opposent au choix de principe du gouvernement, qui est celui de la mobilité. Les taxis et les bus pourront continuer à traverser la place, mais pas les voitures particulières.

L'aménagement privilégié est cependant réversible. Si, après quelques mois, il s'avère que le plan ne fonctionne pas, la situation pourra être à nouveau modifiée.

Ce débat me rappelle la problématique de la piste cyclable de l'avenue Roosevelt. Des gens qui étaient initialement contre le projet viennent me trouver aujourd'hui pour me dire qu'ils y sont favorables, parce qu'ils l'ont vu. La vraie question est la suivante : pense-t-on gagner quelques voix en disant aux gens qu'ils ont raison ? Je pense qu'en l'occurrence, nous devons faire un choix de qualité.

Je peux comprendre qu'il n'est ni évident, ni amusant de changer de comportement. Mais nous ne demandons pas que les gens fassent un détour de deux ou trois kilomètres. Nous demandons simplement un glissement de 100 ou 200 mètres sur un parcours. Pour rappel, il s'agit de conserver trois bandes de circulation : deux via le rond-point et une via l'avenue de la Joyeuse Entrée. Le nœud du problème, c'est ce changement de

door de Franklinlaan zullen rijden. Zoals u ziet, wordt de kleine Wetstraat volledig heraangelegd.

Er hebben vergaderingen plaatsgevonden. Sommige bewoners van de Archimedesstraat stellen zich vragen bij de aanleg van een plein. Anderen willen graag een ontmoetingsplek, maar maken zich zorgen over betogingen bij de Europese instellingen.

De kern van het probleem is dat de wijkbewoners die momenteel met de wagen het plein oversteken, dat niet meer zullen kunnen doen. Zij zullen voortaan door de Blijde Inkomstlaan moeten rijden en verzetten zich tegen die gedragswijziging. Taxi's en bussen zullen het plein nog wel mogen oversteken.

De heraanleg is overigens omkeerbaar. Als na enkele maanden blijkt dat het plan niet werkt, kan de situatie opnieuw worden aangepast.

Dit debat doet me denken aan het fietspad op de Rooseveltlaan. Mensen die toen tegen het plan waren gekant, komen me nu zeggen dat ze voorstander zijn. Ik begrijp dat een gedragswijziging niet altijd leuk of gemakkelijk is, maar het gaat hier slechts over een omweg van 100 of 200 meter. Er blijven bovendien drie rijstroken bestaan: twee via de rotonde en een via de Blijde Inkomstlaan.

De plaatsing van de luifel, de kleuren, banken en andere zaken worden nog besproken. Over de kern van het probleem heeft de regering in 2015 echter al beslist. Als we auto's toelaten om via de Froissartstraat te rijden, zal het plein opnieuw geblokkeerd geraken. Mensen die in de buurt werken, hebben me verteld dat ze voorstander zijn van het plan.

Wat de procedure betreft, kan de architect de mobiliteitsplannen van de regering niet wijzigen. Hij zal zijn plan dus op die basis verder uitwerken.

comportement.

Pour les autres questions - positionnement de l'auvent, couleur et bancs à choisir, etc. -, le débat est encore ouvert. Mais pour le véritable nœud du problème, le gouvernement a tranché en 2015 et nous avons décidé de continuer dans ce sens. L'alternative devient compliquée, car si on autorise les voitures à passer par la rue Froissart, celles-ci bloqueront à nouveau la place, qui ne deviendra pas agréable. En outre, l'endroit sera réservé à un nombre limité de personnes. D'ailleurs, des gens qui travaillent du matin au soir dans cette zone m'ont dit être en faveur du plan. Ils ont le loisir d'observer ce qu'il s'y passe dix heures par jour et ont compris.

Que prévoit la procédure maintenant ? L'architecte ne peut pas modifier les plans liés à la mobilité, dont les options ont été décidées par le gouvernement. C'est dans ce cadre qu'il élaborera son plan.

M. Vincent De Wolf (MR).- Vous ne pouvez pas mieux reconnaître que lorsque nous nous sommes vus avec M. Hutchinson, c'était pour rire. D'ailleurs, ils avaient dit qu'on n'avait pas le droit de changer quoi que ce soit. Vous me le confirmez.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est un choix de mobilité.

M. Vincent De Wolf (MR).- Mais ce n'est pas ma conception de la concertation.

M. Pascal Smet, ministre.- **Nous devons penser à l'intérêt général.** Je comprends l'intérêt de ces gens, souvent des commerçants, qui doivent changer leurs habitudes. Ce n'est jamais facile.

Certains remettent même en question l'opportunité d'un réaménagement, mais l'intérêt de la place Schuman va au-delà. Et je sais qu'une procédure est en cours et que nous sommes dans une période particulière, mais nous allons continuer.

Le pouvoir en charge de la délivrance du permis devra prendre ses responsabilités, mais techniquement, en termes de mobilité, le choix est fait et l'architecte va élaborer ce projet en concertation avec tout le monde. Au niveau du trafic, je répète que la situation sera réversible : si

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *U bevestigt wat ons al was gezegd, namelijk dat er niets aan het plan kan worden gewijzigd.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het is een mobiliteitskeuze.*

De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).- *Dat is misschien wel zo, maar het overleg laat te wensen over.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We moeten het algemeen belang vooropstellen. Mensen vinden het nooit makkelijk om hun gewoonten te veranderen. Ik weet dat er een procedure aan de gang is, maar we zullen doorzetten.*

De technische keuzes op het vlak van mobiliteit zijn gemaakt. De architect zal nu het project in overleg met alle partijen uitwerken. De situatie is bovendien omkeerbaar. Als het plan niet werkt, zal het worden bijgestuurd.

le plan ne fonctionne pas, il pourra être adapté. Nous allons continuer sur cette base.

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Ce qu'il dit est matériellement et physiquement faux. Il a reconnu que les files allaient s'allonger. Nous savons déjà que différentes thèses s'opposent sur l'effet de la réduction des bandes de circulation sur les véhicules qui arrivent de l'E40. Comme il est question de réduire d'une bande ou d'une bande et demie, cela diminuera le problème selon vous. Rien n'est moins vrai. Des études montrent que cette réduction des bandes aggravera le problème et que les files s'allongeront dès cet endroit.

Autour du rond-point Schuman, il n'y a pas un seul commerce de proximité, mais seulement des banques, des bâtiments des institutions européennes, des bureaux... Avec le passage des véhicules prioritaires et des bus au milieu de la place, je ne vois pas quelle pourrait être l'utilité d'une aire "kiss & ride" si l'on quitte la rue Froissart pour reprendre directement l'avenue d'Auderghem.

Vous reconnaissez qu'il y aura davantage de voitures sur la chaussée d'Etterbeek, ce qui ne figurait pas sur le plan. Cela représente 200 véhicules par heure et 360 sur l'avenue de la Joyeuse Entrée. D'après les chiffres que j'ai en ma possession et l'étude affichée à l'écran, la capacité théorique maximale sur l'avenue de la Joyeuse Entrée est de 600 véhicules/heure. Or, selon les chiffres que vous avez cités vous-même, nous arrivons à 730. Autrement dit, 130 véhicules au-delà de la capacité maximale, ce qui veut dire que le trafic est à l'arrêt. C'est pareil sur la chaussée d'Etterbeek, dont la capacité maximale de 600 véhicules/heure est également dépassée avec l'adjonction, pour excéder les 700.

Vous osez réduire le problème à un simple changement d'habitudes. Pour vous, il suffit de modifier son itinéraire de 200m. Mais c'est faux ! C'est totalement faux, M. le ministre. Le plan est rouge tout autour, depuis Saint-Josse-ten-Noode, Evere, Schaerbeek. Le trafic est totalement congestionné. D'ailleurs, vous l'aviez reconnu quand je vous avais interpellé à ce moment-là. On

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Wat hij daar zegt, klopt niet. Hij heeft toegegeven dat de files langer zullen worden. Studies tonen aan dat een vermindering van het aantal rijstroken een nefast effect zal hebben op de voertuigen die van de E40 komen. U denkt het probleem op te lossen door één of anderhalve rijstrook op te offeren, maar niets is minder waar. De files zullen vanaf dat punt alleen maar langer worden.*

Bij het Schumanplein zit geen enkele buurtwinkel. Je hebt daar alleen banken, Europese instellingen en kantoren. Ik zie het nut van een kiss-and-ridezone niet als je van de Froissartstraat rechtstreeks de Oudergemselaan inslaat.

U geeft toe dat er meer auto's op de Etterbeeksesteenweg zullen zijn, iets wat niet op de plannen stond: 200 extra voertuigen per uur, en 360 op de Blijde Inkomstlaan. Theoretisch kan de Blijde Inkomstlaan er maximaal 600 per uur aan. Volgens uw eigen berekeningen komen we uit bij 730, dus 130 boven het maximum. Het verkeer staat dus stil. Idem voor de Etterbeeksesteenweg: 700 voertuigen en een maximumcapaciteit van 600.

U wilt het probleem afdoen als simpelweg een kwestie van zijn gewoonten aanpassen en eventjes een omweg van 200 meter maken. Dat is totaal fout, mijnheer de minister. Het verkeer zit al helemaal vast van in Sint-Joost-ten-Node, Schaerbeek en Evere. Dat gaf u ook toe toen ik u daarover eertijds interpelleerde. De Ambiorix-square en de buurt eromheen, Sint-Joost, Schaerbeek, Evere, een deel van Etterbeek: ze worden allemaal het toneel van één grote monsterfile.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Het zijn berekeningen van het gewest, van Brussel Mobiliteit, die aantonen dat het verkeer helemaal strop zit. Dit plan ondergraaft alle plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren en het hele idee van de lage-emissiezone. Vraag maar aan de bewoners van de Brabançonne- en de Renaissancelaan, de

est loin de demander à quelques commerçants de changer leurs habitudes.

On englobe le square Ambiorix et d'autres endroits ; on englobe Saint-Josse-ten-Noode, Evere, Schaerbeek et une partie d'Etterbeek. On crée un embouteillage monstre.

(Remarques de M. Smet)

Mais c'est le logiciel de votre Région. Le logiciel de Bruxelles Mobilité montre que l'ensemble de la zone est congestionné. Ce plan va à l'encontre de la dépollution de la Région bruxelloise et de la zone de basse émission, et crée une pollution permanente. Interrogez les gens qui habitent avenue de la Brabançonne, avenue de la Renaissance, rue Stevin, rue Archimède, avenue d'Auderghem...

Un pareil projet est une folie ! Je vous ai dit ce que j'en pensais et je ne resterai pas inactif dans ce dossier.

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Je reviens sur ma demande. Je crois vraiment que nous avons là un projet qui pourrait rencontrer une large adhésion. Nous devons examiner la manière de le coconstruire et en évaluer les conséquences. Je ne suis pas d'accord avec vous quand vous dites que c'est le problème de trois commerçants qui avaient l'habitude de traverser et qui doivent faire un détour de 100m. Ce n'est pas si simple.

J'ai habité ce quartier et je le connais bien. Les habitants subissent déjà des nuisances en raison du triangle autour du quartier des squares, constitué par l'avenue de **la Joyeuse Entrée**, la rue du Noyer, etc. Dès qu'il y a un problème sur un axe important, la circulation s'y déverse. Aussi, si ce projet aboutit, les riverains aimeraient qu'il ne génère pas encore davantage de congestion dans les plus petites rues du quartier.

Par exemple, lorsqu'il y a eu le problème sur la chaussée de Louvain, le trafic s'est engouffré dans la rue de la Brabançonne. De même, la rue Franklin écope d'une partie des voitures coincées sur l'avenue de Cortenberg. Je crois véritablement que la demande de cette partie du quartier - et je

*Stevin- en Archimedesstraat, de Oudergemse-
laan ...*

*Het is een krankzinnig project en ik zal me blijven
roeren in dit dossier.*

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

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik ben het niet met u eens dat het probleem drie handelaars zijn die nu honderd meter moeten omrijden. Ik ken de wijk goed. De buurtbewoners ondervinden nu al hinder wanneer er problemen op de grote assen zijn. Zo worden de Brabançonnelaan en de Franklinstraat overspoeld met auto's wanneer het verkeer vastzit op de Leuvensesteenweg en de Kortenberglaan. De buurtbewoners vrezen vooral dat het project tot nog meer verkeer in hun wijk zal leiden.*

De meeste mensen die mij hebben aangesproken hebben geen auto. Hun vrees is niet dat ze het Schumanplein niet meer zullen kunnen oversteken, maar wel dat de leefkwaliteit in hun wijk zal verslechteren door de verschuiving van het verkeer.

We hebben op dat vlak geen geruststelling gekregen. Ik pleit er dus nogmaals voor om samen met de burgers en de gemeenten vorm aan dit mobiliteitsproject te geven, in plaats van het project van bovenaf op te leggen in naam van het hoger belang. Een dergelijke aanpak ondermijnt de geloofwaardigheid van het gewest en bevordert de

crois que c'est la même chose de l'autre côté, chaussée d'Etterbeek - est de faire en sorte que ce projet conduise à des plans de mobilité permettant d'éviter sa congestion.

Je ne suis donc pas d'accord avec ce que vous dites, parce que, selon moi, la grande crainte porte sur ce point. Les gens qui m'en ont parlé n'ont pas de voiture et ce n'est donc pas la question de savoir comment traverser le rond-point Schuman qui les inquiète. Ils s'inquiètent davantage de la qualité de vie dans leur quartier, d'un report de trafic dans les plus petites rues pour pouvoir reprendre la rue Archimède plus loin.

C'est l'une des réponses qu'il nous faut apporter et nous ne l'avons pas encore fait. Je vous demande donc d'essayer véritablement de coconstruire ce projet, ce plan de mobilité avec les citoyens et les communes et de ne pas appliquer une logique d'affrontement, en mettant en avant "l'intérêt supérieur" dont le quartier bénéficierait.

Je ne crois pas que ce soit la bonne méthode. Au contraire, cela décrédibilise la Région, favorise l'affrontement entre cette dernière et les communes. Ce n'est pas la bonne manière de construire un projet de ville et de mobilité, en particulier lorsqu'il s'agit d'un aspect aussi crucial. C'est l'une des mises en garde que je voulais faire aujourd'hui.

Pour le reste, j'entends que ce plan de circulation sera réversible et susceptible d'évoluer. J'entends que des rencontres auront lieu entre les équipes et bureaux d'architectes désignés, d'une part, les institutions, les communes et les habitants, d'autre part. Le but est de tenter de trouver des solutions avant le dépôt de la demande de permis. Il n'est pas trop tard, mais je me permets d'attirer votre attention sur ce point.

Il nous faut quitter la logique de l'affrontement et favoriser une logique de coconstruction. Ces quartiers sont agités par des inquiétudes légitimes et cette problématique nécessite de mener une étude de mobilité en collaboration avec les habitants, les communes et la Région, afin de faire de ce projet une réussite et non un affrontement.

M. Vincent De Wolf (MR).- M. Maingain est-il un dinosaure ?

confrontaties met de gemeenten. Dat is niet de juiste manier om een stads- en mobiliteitsproject tot stand te brengen.

Voor het overige noteer ik dat het plan omkeerbaar is en dat er ontmoetingen zullen plaatsvinden tussen de architectenbureaus en de instellingen, gemeenten en buurtbewoners.

Het is nog niet te laat om een oplossing te vinden voordat de vergunningsaanvraag wordt ingediend. Als we het project willen doen slagen, moet de confrontatielogica plaatsmaken voor een samenwerkingslogica.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Is de heer Maingain dan een dinosaurus?*

(Remarques de MM. Maingain et De Wolf)

M. Fabian Maingain (DéFI).- Je n'ai pas non plus votre lecture. Je crois qu'il y a moyen de réussir ce projet.

M. Vincent De Wolf (MR).- Je suis d'accord d'y participer ! Mais jusqu'à présent, la réponse a été non.

(Colloques)

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Cela me préoccupe que vous soyez confronté à une opposition aussi virulente au sein de votre propre majorité.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Elle n'était pas si virulente que cela.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Qualifions-la plutôt de passionnée.*

Vous n'avez pas répondu à ma question sur les mesures prévues pour protéger les cyclistes et les piétons des bus et des taxis.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Nous appliquerons le concept de l'espace partagé.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Il ne sera pas applicable tant que les bus et les taxis circuleront sur la place. Les piétons et les cyclistes n'auront pas le sentiment de s'y déplacer de manière agréable.*

Comment veillerez-vous à ce qu'aucune voiture ne circule sur la place ? Des plots rétractables ou des caméras seront-ils installés ? Comment allez-vous promouvoir la convivialité sur la place ?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Avec des food trucks et des bar trucks, comme partout dans le monde.*

(Opmerkingen van de heren Maingain en de Wolf)

De heer Fabian Maingain (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik geloof wel dat we dit project kunnen doen slagen.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Ik wil meewerken, maar tot nu was het antwoord nee.*

(Samenspraak)

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het verontrust mij enigszins dat u vanuit uw eigen meerderheid zo'n agressieve tegenkanting krijgt.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik had niet de indruk dat de tegenkanting zo agressief was.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Laat ik ze dan gepassioneerd noemen.

Uit uw antwoord kan ik niet opmaken hoe u de fietsers en voetgangers tegen de bussen en taxi's wilt beschermen.

De heer Pascal Smet, minister.- Shared space.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Als er te veel bussen en taxi's over het plein rijden, zal het principe van shared space niet werken, want dan krijg je een soort verkeersstroom. De voetgangers en fietsers worden in dat geval misschien niet omvergereden, maar krijgen ook niet het gevoel zich over een aangenaam plein te verplaatsen.

Hoe wilt u ervoor zorgen dat er geen auto's over het plein rijden? Wilt u inschuifbare paaltjes installeren, of camera's met nummerplaat-herkenning?

Hoe zult u ervoor zorgen dat er leven komt op het plein?

De heer Pascal Smet, minister.- Foodtrucks! Bartrucks! Dat werkt overal ter wereld, dus dat zal daar ook werken.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Vous voulez faire construire un grand auvent sous lequel les food trucks pourront se garer ?*

M. Pascal Smet, ministre.- Les architectes ont imaginé un concept. Ils doivent désormais se concerter avec l'ensemble des acteurs concernés.

M. Bruno De Lille (Groen) *(in het Frans)*.- *Le projet précédent prévoyait une entrée du métro débouchant directement sur la place. Cette entrée est plus éloignée dans le projet actuel. Les piétons seront donc moins enclins à se rendre sur la place et à s'asseoir sous l'auvent.*

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

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Le réaménagement de la place Schuman est une bonne chose. Le transfert de la circulation vers l'avenue de la Joyeuse Entrée n'est pas un problème majeur, mais il faut éviter que le trafic soit déplacé vers les quartiers résidentiels.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Je suis tout à fait d'accord avec vous.*

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Concentrer le trafic sur la chaussée d'Etterbeek ne permettra pas d'alléger la circulation dans les quartiers résidentiels. C'est ce qui préoccupe les habitants. Il faut donner à la population l'occasion d'exprimer son inquiétude et lui fournir des réponses.*

Pourriez-vous nous faire parvenir l'étude de Stratec, afin que nous puissions l'examiner en détail ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *L'étude est publiée. Un rapport d'incidences sera réalisé dès que la demande de permis aura été introduite. Nous expliquerons préalablement les conséquences à la population.*

De heer Bruno De Lille (Groen).- U wilt een groot afdak laten bouwen waaronder de foodtrucks kunnen parkeren?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *De architecten hebben een concept uitgewerkt. Ze moeten nu overleg plegen met alle betrokkenen.*

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het grote voordeel van het vroegere concept was dat er een ingang was naar de metro. Er was dus een directe stroom van mensen naar het plein. Nu komen ze van verder en zullen ze niet zomaar onder het afdak op het plein gaan zitten.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Ik ben er voor dat er iets gebeurt aan het Schumanplein, laat dat duidelijk zijn. De verlegging naar de Blijde Inkomstlaan vind ik geen groot probleem. De voorwaarde voor de hele operatie moet echter zijn dat er geen verkeer bijkomt in de woonwijken.

De heer Pascal Smet, minister.- Voor het verslag: daar ben ik het 100% mee eens.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Ik ben er helemaal niet van overtuigd dat, als er meer verkeer is op de Etterbeeksesteenweg, er niet meer verkeer door de woonwijken zal gaan. Daar moet een sluitend antwoord op gevonden worden. Dat is wat de bevolking bezighoudt. Het is essentieel dat u de mensen de kans geeft om hun bezorgdheid te uiten en dat u goede antwoorden geeft.

Ik zou graag hebben dat deze commissie, en ook ik, de studie van Stratec kunnen krijgen om de details te bekijken. Het is makkelijk te zeggen dat al het verkeer via de Blijde Inkomstlaan of de Etterbeeksesteenweg zal verlopen, maar ik wil weten wat er precies in die studie staat.

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

De heer Pascal Smet, minister.- De studie wordt gepubliceerd. Er komt trouwens ook een effectenrapport wanneer de bouw aanvraag wordt ingediend. We zullen de mensen echter vooraf ook uitleggen wat de gevolgen zijn. Ik weet dat er

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (en néerlandais).- *J'aurais aimé que les parlementaires disposent déjà du dossier.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Vous le recevrez au moment opportun.*

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (en néerlandais).- *Cette étude constitue une base pour les travaux. J'insiste pour qu'elle nous soit transmise dès à présent.*

Pour ce qui est de la petite rue de la Loi et du parc du Cinquantenaire, comment allez-vous créer un accès piétonnier à cet endroit, où la circulation est particulièrement dense ? Quant à l'ouverture créée au centre de l'auvent, ne risque-t-elle pas de se transformer en cascade les jours de pluie ? Pourra-t-on s'abriter sous l'auvent ou aura-t-il une fonction purement décorative ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il sera possible de s'abriter sous l'auvent, mais celui-ci comporte en effet une ouverture en son centre. Cela peut encore changer. Je ne suis pas l'architecte du projet. Le bureau danois travaille avec des représentants belges et rien n'est laissé au hasard.*

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION 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 chapitre consacré à l'Agence du stationnement dans le cahier de la Cour des comptes adressé au parlement bruxellois".

allerlei dingen worden verteld die niet kloppen, om mensen een rad voor de ogen te draaien. U weet hoe dat gaat.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Ik zou heel graag willen dat de parlementsleden het dossier nu al krijgen.

De heer Pascal Smet, minister.- U krijgt dat op het juiste ogenblik.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Neen, niet "op het juiste ogenblik". De studie bestaat al en ze vormt de basis voor de werkzaamheden. Ik wil er echt op aandringen om ze nu te krijgen.

Er komt dus een aansluiting tussen de Kleine Wetstraat en het Jubelpark. Dat is mooi, maar daar passeert veel verkeer. Hoe zult u daar de oversteekplaats voor voetgangers aanleggen? De idee is toch dat mensen kunnen doorlopen?

Wat me vreemd lijkt, is dat de luifel in het midden een gat krijgt. Als het regent verandert hij daardoor in een waterval. Het is dus niet de bedoeling dat men onder de luifel kan schuilen? Is de luifel dan louter decoratief van opzet?

De heer Pascal Smet, minister.- Er is een rand waaronder ze kunnen schuilen. In het midden zit een gat, maar dat kan nog veranderen. Nogmaals, ik ben niet de architect. Het is een goed Deens bureau met een Belgische vertegenwoordiging. Het bureau weet wat het doet. Het zuigt geen dingen uit zijn duim.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het hoofdstuk over het Parkeeragentschap in het Boek van het Rekenhof gericht aan het Brussels parlement".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Dans son cahier adressé au parlement, la Cour des comptes a formulé une déclaration d'abstention, faute de pièces suffisantes fournies pour l'Agence du stationnement. La Cour signale cependant que, faute d'abstention, elle aurait émis une série de réserves tout simplement ahurissantes. Pour n'en reprendre que les meilleurs morceaux, on peut citer par exemple :

- les anomalies dans le calcul du report des produits des cartes de stationnement à un exercice ultérieur, entraînant une surévaluation des produits de l'exercice estimée à 121.499 euros ;

- fin 2016, le total des comptes de créances détenues sur les titulaires de cartes de stationnement est en négatif de 104.901 euros, alors qu'il devrait en principe être nul. Il est provoqué par une insuffisance de prises en produits ou en produits à reporter, et d'imputation en recettes en contrepartie de ces créances ;

- l'Agence a payé un "access fee" de 4.000.000 d'euros en exécution d'une convention de mise à disposition de places de stationnement à construire au sous-sol d'une partie du site de l'actuel parking C du Heysel, sans que la convention ne mentionne ce montant et sans pouvoir s'appuyer sur une pièce justificative probante. C'est un petit peu stressant, vous l'avouerez ;

- diverses imputations ont été effectuées sur des années auxquelles elles ne se rapportent pas, voire reportées à des années ultérieures ;

- l'agence a contracté un emprunt de près de 2.500.000 d'euros sans autorisation du gouvernement, en contradiction avec l'article 34 de son ordonnance organique ;

- une série de recettes et de dépenses ont été imputées sur de mauvais codes ;

- la limite des crédits en engagement et en liquidation a été dépassée sans autorisation sur trois allocations de base, pour un total de plus de 1.500.000 d'euros. Par ailleurs, la limite des crédits a été dépassée de plus d'un demi-million d'euros en engagement et d'environ le même montant en

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het boek dat het Rekenhof aan het parlement heeft voorgelegd, bevat een verklaring van onthouding omdat parking.brussels onvoldoende bewijsstukken heeft overgelegd. Het Rekenhof wijst erop dat het, als het zich niet had onthouden, sowieso een lange reeks bezwaren had geformuleerd. De overdracht van de opbrengsten uit de parkeerkaarten naar een volgend boekjaar werd met 121.499 euro overschat. Eind 2016 is het totaal aan vorderingen op houders van parkeerkaarten aanzienlijk negatief, terwijl het normaal gezien nul moet bedragen. Het agentschap betaalde een 'access fee' van 4 miljoen euro ingevolge een overeenkomst voor het gebruik van nog te bouwen parkeerplaatsen, zonder dat het bedrag in de overeenkomst is ingeschreven en zonder enig geldig bewijsstuk. Voor verschillende uitgaven gebeurde de boeking op verkeerde begrotingsjaren. Het agentschap ging een grote lening aan zonder toestemming van de regering, wat in strijd is met artikel 34 van de organieke ordonnantie.*

Een reeks inkomsten en uitgaven werd onder verkeerde codes ingegeven. Daarnaast werd de limiet voor vastleggings- en vereffeningkredieten voor drie basistoelagen zonder toelating met meer dan 1,5 miljoen euro overschreden. Bovendien werd de kredietlimiet met meer dan een half miljoen overschreden voor vastlegging en ongeveer met hetzelfde bedrag voor vereffening voor het programma 01.002 'beheer van het agentschap' en met 231.000 euro voor vastlegging en 224.000 euro voor vereffening bij opdracht 1 'steun aan het algemene beheer'. Dit alles geeft blijk van amateurisme.

Wie voert bij het agentschap de boekhoudkundige taken uit? Wie controleert de boekhouding? Waarom werd deze situatie in 2017 pas bekend? Brachten de commissarissen de regering niet op de hoogte?

liquidation au programme 01.002 "Gestion de l'agence", de 231.000 euros en engagement et de 224.000 euros en liquidation à la mission 1 "Soutien à la gestion générale".

J'en passe et des meilleures ! Bref, on peut pour le moins faire le constat d'un certain amateurisme dans la tenue de la comptabilité et de son contrôle.

Voici mes questions. De quel personnel dispose l'agence pour effectuer ses tâches comptables et qui contrôle sa comptabilité ? Comment se fait-il qu'il faille attendre 2017 pour que cette situation soit connue ? Le gouvernement n'a-t-il pas été alerté par ses commissaires ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- La Cour des comptes a formulé, à juste titre, une série de remarques et de recommandations relatives à la tenue des comptes 2016 de l'agence. Elle conclut d'ailleurs par une déclaration d'abstention et émet une série de remarques de nature comptable et budgétaire qui motivent son abstention.

Ces remarques sont à envisager dans un contexte particulier, à savoir le développement extrêmement rapide des activités de l'agence. En l'espace de trois ans, elle a repris la totalité de la gestion du stationnement hors voirie, soit plus de 75.000 places réglementées sur les 265.000 que compte notre Région. De même, on note une progression fulgurante de son personnel : elle comptait 170 personnes au 1^{er} janvier 2018, contre une vingtaine à la fin de 2014.

Une telle croissance nécessite d'énormes et rapides mutations internes, notamment en matière de comptabilité. Cependant, les adaptations internes de son organisation n'ont pas toujours suivi le même rythme que sa croissance.

Par ailleurs, la Cour des comptes dresse un constat important : le financement principal de l'Agence du stationnement par les communes - 15% des recettes nettes de la gestion du stationnement - ne s'opère toujours pas comme il se doit, ce qui rend

Bespreking

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het Rekenhof heeft terecht een aantal opmerkingen en aanbevelingen geformuleerd betreffende de boekhouding van het Parkeeragentschap voor 2016 en besloot ook een onthoudende verklaring af te leggen.*

Dat alles dient echter in het juiste perspectief geplaatst te worden. In drie jaar tijd heeft het agentschap zich razendsnel ontwikkeld, zodat het nu het volledige parkeeraanbod buiten de openbare weg beheert. Ook het personeelsbestand evolueerde van een twintigtal werknemers in 2014 naar 170 in 2018.

Een dergelijke groei moet gepaard gaan met grote en snel doorgevoerde interne aanpassingen, ook in de boekhouding. Dat is jammer genoeg niet altijd gebeurd.

Het Rekenhof heeft daarnaast ook vastgesteld dat de financiering met 15% door de gemeenten nog altijd niet verloopt zoals het hoort.

In 2016 is bovendien de adjunct-directeur-generaal vertrokken.

Bewust van de risico's die met de sterke groei van haar opdracht en de ingrijpende interne aanpassingen gepaard gaan, besloot het

la planification budgétaire et la gestion financière particulièrement complexes et difficiles.

Enfin, en 2016, la direction a été fragilisée à la suite de la démission de son directeur général adjoint.

Consciente du risque de décalage entre l'adaptation des structures internes et la forte croissance de ses activités, l'agence a pris, dès 2016, une série de mesures antérieures au rapport de la Cour des comptes sur la situation de l'agence en 2016.

En premier lieu, le gouvernement a adopté, à la fin de 2016, le contrat de gestion de l'Agence du stationnement. Ce contrat a permis l'établissement d'une vision stratégique pour l'agence. Un plan d'entreprise est en cours de réalisation - comme prévu dans le contrat de gestion - pour traduire cette vision dans un ensemble d'actions concrètes et planifiées.

Il a ensuite désigné un directeur général adjoint pour compléter l'équipe directionnelle. Ce dernier est entré en fonction le 1^{er} mai 2017. Depuis lors, l'agence a renforcé son équipe comptable : à la fin de l'année 2017, un contrôleur de gestion et deux comptables sont venus compléter les effectifs. Un audit de fonctionnement des activités financières de l'agence a été mené à la fin de 2017. Il donnera lieu à une réorganisation globale des activités financières de l'agence ainsi qu'à une réorganisation complète du service en charge des finances, de la comptabilité et du budget. Des décisions seront prises à cet égard par le conseil d'administration de l'agence dans le courant du mois de février 2018.

C'est précisément pour répondre aux remarques qui ont conduit la Cour à formuler de manière répétée ses abstentions que l'agence a pris la décision, à la fin de 2016, d'intégrer la plate-forme SAP régionale (Systems, Applications and Products for data processing, ou systèmes, applications et produits pour le traitement de données). Le logiciel SAP a pour but principal de servir d'outil de comptabilité générale, analytique et budgétaire, le tout de manière intégrée et simultanée. Il est mis à la disposition des organismes publics afin d'assurer l'intégration des comptabilités générale et budgétaire et de faciliter le respect des règles de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables

agentschap in 2016 om maatregelen te treffen.

Er werd een beheersovereenkomst door de regering goedgekeurd. Op basis daarvan werd de strategische visie van het agentschap vastgelegd. Momenteel wordt op dezelfde basis een bedrijfsplan uitgewerkt.

Op 1 mei 2017 werd een nieuwe adjunct-directeur-generaal aangesteld. Sinds zijn indiensttreding werd het boekhoudkundig team uitgebreid en werden op basis van een audit zowel de financiële activiteiten als de financiële dienst volledig hervormd.

Om correct te reageren op de opmerkingen en de herhaaldelijke onthoudingen van het Rekenhof, besloot het agentschap eind 2016 om toe te treden tot het gewestelijk SAP-platform (systems, applications and products for data processing). De SAP-software is een volledig en veelzijdig boekhoudkundig instrument dat door openbare instellingen kan worden gebruikt opdat hun boekhouding zou stroken met de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle (OOBBC) en de gewestelijke consolidatie. Sinds 1 januari 2018 werkt het agentschap met die software.

In 2016 bestond het boekhoudkundig team uit vier personen. Door het vertrek van twee van hen en de langdurige afwezigheid van de verantwoordelijke was het team echter nooit volledig. Vandaag zijn er opnieuw vier personen in de dienst aan het werk.

Als autonome bestuursinstelling, opgenomen in de geconsolideerde rekening, is het agentschap onderworpen aan de organieke ordonnantie houdende de bepalingen van toepassing op de begroting, op de boekhouding en de controle. Dat betekent dat een controleur van de vastleggingen en de vereffeningen van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB) toezicht houdt op alle boekhoudkundige verrichtingen van het agentschap.

Daarnaast werd er, in overeenstemming met het Wetboek van vennootschappen, door de algemene vergadering van het Parkeeragentschap een revisor aangesteld, die gedurende drie jaar de jaarrekeningen zal controleren.

au budget, à la comptabilité et au contrôle (OBCC) et la consolidation régionale. Le SAP est devenu opérationnel le 1^{er} janvier 2018 au sein de l'agence.

Pour 2016, l'effectif initialement prévu au sein du service finance et comptabilité s'élevait à quatre équivalents temps plein. Cependant, l'équipe n'a jamais été réellement au complet, à la suite de deux départs et de l'absence prolongée de sa responsable pour raisons personnelles. À ce jour, quatre personnes effectuent les tâches comptables au sein de l'agence. La réorganisation des activités financières devrait conduire à un renforcement des effectifs, notamment par la désignation d'un responsable financier.

En ce qui concerne le contrôle de la comptabilité, l'agence, en tant qu'organisme administratif autonome consolidé, est soumise aux dispositions prévues par l'OBCC ainsi qu'à ses arrêtés d'application. À cet égard, un contrôleur des engagements et des liquidations du Service public régional de Bruxelles (SPRB) vise toutes les opérations comptables réalisées par l'agence.

Par ailleurs, dans toute société de capitaux - catégorie dont fait partie l'agence -, le contrôle des comptes annuels et le respect de la régularité au regard du Code des sociétés sont obligatoirement confiés à un réviseur. Ce dernier est nommé par l'assemblée générale de l'agence pour une durée de trois ans.

La Cour des comptes publie chaque année un rapport sur la situation des comptes de l'agence, qu'elle transmet au parlement et au gouvernement. Une lecture comparée du rapport de 2015 avec celui de 2016 révèle que la tenue des comptes de l'agence est en voie d'amélioration. Comme expliqué précédemment, les instruments se mettent progressivement en place grâce aux dispositions récemment prises par l'agence pour améliorer les performances du service comptable et satisfaire aux exigences de contrôle de la Cour des Comptes.

Les administrateurs et les commissaires du gouvernement - surtout les administrateurs, car l'organisme compte un conseil d'administration - suivent de près le fonctionnement journalier par l'intermédiaire du bureau et du conseil d'administration. Il incombe maintenant à l'Agence du stationnement d'appliquer les mesures prises

Uit de verslagen die het Rekenhof jaarlijks aan het parlement voorlegt, kan men concluderen dat de situatie dankzij de beleidsmaatregelen stilaan verbetert.

De door de regering aangewezen bestuurders en commissarissen volgen de dagelijkse werking van het agentschap nauw op. Nu is het de taak van het agentschap om de maatregelen goed toe te passen, zodat het Rekenhof geen opmerkingen meer hoeft te formuleren.

pour faire en sorte que la Cour de comptes n'ait plus à formuler de remarques dans l'avenir.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Y a-t-il un réviseur d'entreprise depuis le début ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais vérifier, mais la Cour des comptes a également formulé des remarques sur le fait que certaines communes ne paient pas l'agence. C'est aussi, m'a-t-on dit, l'une des principales raisons de l'abstention de la Cour.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je peux tout à fait comprendre qu'une nouvelle structure soit débordée et ne puisse procéder à des recrutements rapidement. Ce qui m'inquiète plus, c'est que ces comptes aient résisté aux différents contrôles, et notamment à celui du réviseur d'entreprise. Si celui-ci avait formulé des remarques, il aurait été possible de rectifier le tir avant que la Cour des comptes ne remette son avis.

Je suis rassurée que l'on prenne les choses en main, tout en étant préoccupée par l'inefficacité des contrôles, en particulier pour une structure nouvelle. Qu'il y ait des problèmes avec certaines communes est indépendant de la tenue des comptes.

Lorsqu'on lit le rapport, on s'aperçoit que les griefs concernent des choses assez basiques. Il est étonnant que cela ait pu prendre une telle ampleur.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est un problème de fonctionnement qui est en passe d'être corrigé.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'espère que, dans des cas similaires, une plus grande attention sera apportée aux contrôles. Je me réjouis que la situation rentre dans l'ordre.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Is er al van bij het begin een bedrijfsrevisor aangesteld?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat zal ik nagaan maar het Rekenhof heeft ook opmerkingen geformuleerd over het feit dat bepaalde gemeenten het agentschap niet betalen.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik begrijp dat een nieuwe structuur veel werk heeft en niet snel personeel in dienst kan nemen. Wat ik zorgwekkender vind, zijn de rekeningen. Als de bedrijfsrevisor opmerkingen had geformuleerd, had men voor het advies van het Rekenhof nog kunnen ingrijpen. De controles zijn inefficiënt. Dat er problemen zijn met bepaalde gemeenten heeft niets te maken met de boekhouding. Het is opmerkelijk hoe sommige basisproblemen zo'n omvang hebben gekregen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het gaat om een operationeel probleem dat momenteel wordt opgelost.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het verheugt me dat de situatie wordt opgelost maar ik hoop wel dat er voortaan meer aandacht zal worden besteed aan controles.*

- *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 tarifs des cartes de riverain et le découpage en zones de stationnement".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Le Plan régional de politique du stationnement (PRPS), entré en vigueur début 2017, prévoit notamment que les communes élaborent un plan d'action communal de stationnement (PACS) et le soumettent au gouvernement.*

Les tarifs des cartes de riverain sont un des éléments des PACS. Or, il semblerait que ceux-ci soient très disparates d'une commune à l'autre.

Lorsque je vous ai interpellé à ce sujet en juin 2017, vous avez évoqué l'arrêté gouvernemental modifié, qui fixe un tarif minimum de dix euros pour la première carte de riverain, valable pour l'ensemble des communes bruxelloises. Fin décembre 2017, la commune de Saint-Josse-ten-Noode se serait pourtant prononcée en faveur de la gratuité de la première carte de riverain.

Une autre rubrique du PRPS est la division de la commune en zones de stationnement. La règle de base est que les détenteurs d'une carte de riverain peuvent stationner dans un rayon d'1,5km autour de leur habitation, y compris en dehors des limites de leur commune.

Plusieurs communes ayant rejeté cette disposition, le nouveau règlement de stationnement leur permet désormais de déterminer elles-mêmes des zones de stationnement d'environ 150ha pour les riverains, limitées à leur territoire.

L'an dernier, vous m'aviez indiqué que les autorités communales étaient libres d'avoir recours ou pas à cette dérogation et qu'il était trop tôt pour faire le point, puisque vous n'aviez pas encore reçu tous

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 tarieven voor bewonerskaarten en de indeling in parkeerzones".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) trad begin 2017 in werking. Een van de punten in dat plan is dat de gemeenten een gemeentelijk parkeeractieplan moeten opstellen en aan de regering voorleggen.

De tarieven voor bewonerskaarten vormen één element in de gemeentelijke parkeeractieplannen. Blijkbaar waren de verschillen in tarieven tussen de gemeenten onderling vrij groot. In Etterbeek waren de bewonerskaarten het goedkoopst, want daar kregen bewoners drie bewonerskaarten gratis. Molenbeek was met 280 euro per jaar voor drie bewonerskaarten de duurste gemeente. In Elsene, Evere, Schaarbeek en Brussel-Stad konden bewoners niet meer dan twee bewonerskaarten krijgen.

Toen ik u daar in juni 2017 over interpeleerde, verwees u naar het gewijzigde regeringsbesluit waarin is vastgelegd dat er vanaf januari 2017 een minimumprijs van 10 euro voor de eerste bewonerskaart moet worden aangerekend. Die verplichting geldt voor alle Brusselse gemeenten. Ik vernam echter dat Sint-Joost-ten-Node eind december 2017 besliste om de eerste bewonerskaart voor een gezin, die 5 euro kostte, helemaal gratis te maken.

Een ander onderdeel van het GPBP is de gemeentelijke indeling in parkeerzones. De basisregel in het plan is dat Brusselaars een gewestelijke bewonerskaart kunnen aanvragen, waarmee ze in straal van 1,5 km rond hun woning kunnen parkeren. Ze mogen met die kaart dus buiten de grenzen van hun gemeente parkeren, zolang dat maar binnen de toegelaten zone is.

les PACS et les réglementations des communes.

Les communes jouent un rôle important dans la concrétisation des ambitions régionales en matière de mobilité. Comment réagissez-vous à la décision de la commune de Saint-Josse-ten-Noode de délivrer gratuitement la première carte de riverain, en violation de l'arrêté du gouvernement ? En avez-vous discuté avec la commune ? Si oui, qu'est-il ressorti de cette rencontre ? Si non, quand aura-t-elle lieu ?

Allons-nous dans le sens d'une plus grande harmonisation de la politique de stationnement ?

Quand les communes devront-elles appliquer les tarifs fixés par l'arrêté et que se passera-t-il en cas de refus ?

Les communes ont-elles toutes présenté leur PACS au gouvernement bruxellois ? Quelles sont celles qui ont l'intention de recourir à la règle d'exception, en délimitant les zones de stationnement sur leur territoire ? Comment procéderont-elles ? Comment allez-vous évaluer cela ?

Discussion

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

Een aantal gemeenten verzette zich daartegen. In het nieuwe parkeerreglement werd met hun bezwaren rekening gehouden. Voortaan kunnen de gemeenten dan ook zelf zones van ongeveer 150 ha afbakenen, waarbinnen hun inwoners kunnen parkeren. Die zones zouden alleen nog het eigen grondgebied van de gemeente bestrijken.

Toen ik u daarover vorig jaar interpelleerde, liet u weten dat de lokale gemeentebesturen zelf kunnen beslissen of ze al dan niet van die uitzondering willen gebruikmaken. Het was evenwel nog niet duidelijk welke gemeenten zich bij het bepalen van de deelsectoren en parkeerzones tot hun grondgebied zouden beperken. De minister moest nog de gemeentelijke actieplannen en reglementeringen ontvangen.

De gemeenten spelen een belangrijke rol in het realiseren van de gewestelijke mobiliteitsambities. Wat is uw reactie op de beslissing van de gemeente Sint-Joost-ten-Node om de eerste bewonerskaart gratis te maken, wat indruist tegen het regeringsbesluit? Hebt u ondertussen overlegd met de gemeente? Zo ja, wat was de uitkomst? Zo neen, wanneer is dat overleg gepland?

Het Brussels Gewest streeft ernaar om voor bezoekers overal dezelfde parkeerzones en tarieven te hanteren. Hoe evalueert u de huidige tarieven voor bewonerskaarten van de verschillende gemeenten? Zijn we op weg naar een grotere harmonisatie?

Volgens het regeringsbesluit bedragen de tarieven minstens 10 euro voor de eerste kaart, 50 euro voor de tweede kaart en 250 euro voor de derde. In welke mate leven de gemeenten die regel na? Tegen wanneer moeten ze daaraan voldoen? Wat zal er gebeuren als gemeenten dit weigeren?

Hebben ondertussen alle gemeenten hun parkeeractieplannen voorgelegd aan de Brusselse regering? Welke gemeenten zullen gebruikmaken van de uitzonderingsregel en parkeerzones op hun grondgebied afbakenen? Hoe zullen ze dat doen? Hoe zult u dat evalueren?

Bespreking

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Le gouvernement a rédigé une ordonnance et des arrêtés d'exécution qui ont débouché sur peu de changement visible.*

M. le ministre, estimez-vous qu'il existe une réelle politique régionale de stationnement ? Comment envisagez-vous l'évolution de celle-ci ? L'objectif de la carte de riverain était de permettre aux riverains de stationner à proximité de leur domicile. Or, la commune de Schaerbeek a délivré une carte de riverain qui permet de stationner sur l'ensemble de son territoire. Comment comptez-vous rectifier cela ?

Par ailleurs, avez-vous le projet d'harmoniser les différents types de parcètres ?

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *J'ai également appris par la presse que la commune de Saint-Josse-ten-Noode avait opté pour la gratuité de la première carte de riverain. À ma demande, parking.brussels a demandé à plusieurs reprises de recevoir le compte rendu du conseil communal sur le règlement de stationnement, sans succès. Entre-temps, la commune a fait savoir qu'elle n'avait pris aucune décision en ce sens.*

Une telle décision contrevient au Plan régional de politique du stationnement (PRPS) et doit donc être invalidée.

Il convient de distinguer les tarifs des zones réglementées, la redevance forfaitaire et la carte de dérogation délivrée par les communes. L'arrêté du gouvernement relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation fixe les tarifs des zones de stationnement réglementées en fonction de catégories zonales auxquelles les communes ne

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Je kunt je de vraag stellen of er wel sprake is van een gewestelijk parkeerbeleid of van een parkeerbeleid tout court. De regering heeft een ordonnantie en uitvoeringsbesluiten opgesteld, maar in de praktijk zie ik maar weinig verandering.

Mijnheer de minister, vindt u dat er een gewestelijk parkeerbeleid is? Hoe ziet u dat evolueren? In de gemeente Schaarbeek kun je met een bewonerskaart in de hele gemeente parkeren. Dat was niet uw plan. De bedoeling van een bewonerskaart is dat bewoners bij hen thuis kunnen parkeren, maar niet in de rest van de gemeente, want dat zet aan om de auto te gebruiken. Wat zult u daaraan doen?

Wat is het beleid rond parkeermeters? Er zijn verschillende soorten parkeermeters, waarvan de ene al gebruiksvriendelijker is dan de andere. Die van Brussel-Stad zijn bijvoorbeeld helemaal niet gebruiksvriendelijk. In Evere kun je met een app betalen, maar dan moet je wel eerst 10 euro betalen om die app te kunnen gebruiken. Ik zie ook op dat punt geen parkeerbeleid. Zult u werk maken van een harmonisering van de verschillende systemen?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Ik vernam zelf ook via de pers dat de gemeente Sint-Joost-ten-Node de eerste bewonerskaart gratis zou toekennen. Daarop vroeg parking.brussels om het verslag van de gemeenteraad over het parkeerreglement te kunnen krijgen. Hoewel het parkeeragentschap meerdere pogingen ondernam, antwoordde de gemeente aanvankelijk niet. Ondertussen liet ze weten dat ze geen beslissing in die zin nam.

Een eerste bewonerskaart gratis toekennen, stemt in elk geval niet overeen met de bepalingen in het GPBP. Als een gemeente beslist dat toch te doen, dan moet die beslissing worden vernietigd.

We moeten een onderscheid maken tussen verschillende aspecten die in het GPBP zijn opgenomen. Er zijn de tarieven van de gereglementeerde zones, de forfaitaire retributie en de vrijstellingskaart die de gemeenten uitreiken. In het besluit van de Brusselse regering betreffende

peuvent déroger.

Elles ne peuvent pas davantage modifier la redevance forfaitaire, qui peut s'élever à 25 euros, 50 euros pour une zone d'événement et 100 euros pour une zone de livraison.

L'arrêté fixe également des tarifs minimums pour les cartes de riverain.

L'agence parking.brussels a intégré toutes ces données dans un modèle de plan d'action communal de stationnement (PACS), qu'elle a transmis aux communes.

Les nouvelles dispositions de l'arrêté sont en vigueur depuis janvier 2017. Les communes disposaient d'une période transitoire d'un an pour adapter leur règlement. L'agence de stationnement examine actuellement la conformité des PACS avec le cadre régional.

Lorsqu'une commune déroge à une disposition du règlement, il lui est demandé de procéder aux adaptations nécessaires. Sans quoi, la Région prendra les choses en main.

Huit communes ont approuvé leur PACS, qui seront présentés au gouvernement après analyse.

Quatre communes ont élaboré un PACS qui n'a pas encore été approuvé par le conseil communal.

Forest et Molenbeek ont confié l'élaboration de leur PACS à parking.brussels.

Anderlecht, la Ville de Bruxelles, Etterbeek et Saint-Josse-ten-Noode n'ont pas encore adopté de projet de PACS.

Huit communes travaillent avec des secteurs de stationnement, quatre communes avec des secteurs de stationnement fixes et sept communes doivent encore trancher.

Dès que parking.brussels aura achevé l'analyse des PACS, nous prendrons contact avec les communes dont le plan contrevient à la réglementation régionale pour les rappeler à leurs responsabilités, faute de quoi le mécanisme entrera en vigueur.

Mme Van Achter, nous allons dans le sens d'une

de réglementée parkeerzones en de vrijstellingskaarten zijn de tarieven van de gereguleerde parkeerzones vastgelegd op basis van de categorie waarbinnen de zone valt. Gemeenten mogen daar niet van afwijken.

Hetzelfde geldt voor het forfaitaire retributietarief, dat 25 euro, 50 euro in een evenementenzone en 100 euro in een leveringszone bedraagt.

Voor de bewonerskaarten zijn in het besluit minimumtarieven vastgelegd. De gemeenten kunnen dus hogere tarieven toepassen, als ze dat willen.

Al die gegevens heeft parking.brussels verwerkt in een model voor een gemeentelijk parkeerreglement, dat het aan de gemeenten heeft bezorgd. Ondertussen gebruiken verscheidene gemeenten dat model, waaraan ze hun reglement hebben aangepast.

De nieuwe bepalingen uit het besluit zijn sinds januari 2017 van kracht. De gemeenten kregen tijdens een overgangperiode van een jaar de tijd om hun reglement aan te passen. Het parkeeragentschap gaat momenteel na of de gemeentelijke parkeerreglementen met het gewestelijke kader in overeenstemming zijn. Een aantal gemeenten keurde eind december overigens nog een nieuw parkeerreglement goed.

Wanneer een gemeente een bepaling uit het reglement niet respecteert, zal ik die gemeente erop wijzen dat het GPBP de enige wettelijke basis vormt en zal ik haar vragen de nodige aanpassingen door te voeren. Doet de gemeente dat niet, dan zal het gewest dat in haar plaats doen.

Acht gemeenten hebben hun gemeentelijke parkeeractieplan goedgekeurd. Die plannen worden geanalyseerd en zullen binnen enkele weken aan de regering worden voorgelegd.

Vier gemeenten hebben een gemeentelijk parkeeractieplan opgesteld, maar dat werd nog niet in de gemeenteraad goedgekeurd.

Twee gemeentelijke parkeeractieplannen (Vorst en Molenbeek) worden voorbereid door parking.brussels.

Vier gemeenten (Anderlecht, Brussel-Stad,

harmonisation dont j'aimerais également qu'elle soit plus rapide, ce que l'absence d'une majorité politique dans cette Région autour de la question ne permet pas.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Mon information sur la commune de Saint-Josse-ten-Noode n'était apparemment pas correcte.*

Les choses avancent, mais trop lentement. La politique de stationnement fait partie intégrante de la politique de mobilité et devrait être entièrement transférée à la Région.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. HAMZA FASSI-FIHRI

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

concernant "le plan taxi et le préavis de grève déposé par la fédération belge des taxis".

Etterbeek en Sint-Joost) hebben nog geen ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan goedgekeurd.

Acht gemeenten werken met deelsectoren, vier gemeenten met vaste parkeersectoren en zeven gemeenten moeten nog een keuze maken.

Het parkeeragentschap is dus bezig met de analyse van de gemeentelijke plannen. Zodra die analyse voltooid is, zullen we contact opnemen met de gemeenten waarvan het plan niet overeenstemt met de gewestelijke regelgeving, om ze op hun verantwoordelijkheid te wijzen. Als ze hun plan niet aanpassen, zal het mechanisme in werking treden.

Mevrouw Van Achter, er worden duidelijk stappen naar harmonisatie gezet. Dat is evenwel een traag proces. Ik zou ook liever zien dat het sneller gaat of dat er een andere methode wordt gebruikt, maar daarvoor is er geen politieke meerderheid in het gewest.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Mijn informatie over Sint-Joost-ten-Node klopte blijkbaar niet.

De zaken gaan vooruit, maar het zou wel sneller kunnen. Het parkeerbeleid maakt integraal deel uit van het mobiliteitsbeleid. Voor ons zou die bevoegdheid dan ook volledig naar het gewest mogen worden overgeheveld.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER HAMZA FASSI-FIHRI

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

betreffende "het taxiplan en de stakingsaanzegging door de Belgische taxibond".