



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

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

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

**RÉUNION DU  
LUNDI 25 AVRIL 2016**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN  
MAANDAG 25 APRIL 2016**

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

Publication éditée par le  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Direction des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [crriv@parlbruirisnet.be](mailto:crriv@parlbruirisnet.be)

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

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

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [crriv@bruparlirisnet.be](mailto:crriv@bruparlirisnet.be)

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

**SOMMAIRE****INHOUD****QUESTIONS ORALES**

7

## Question orale de M. Vincent De Wolf

7

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

et à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "la subvention européenne relative au projet BioTope".

## Question orale de M. Eric Bott

11

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

et à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "l'augmentation du nombre de deux-roues motorisés, leur sécurité sur la voirie et la complémentarité des modes de transport".

## Question orale de Mme Cieltje Van Achter

16

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

**MONDELINGE VRAGEN**

7

## Mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf

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

en aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de Europese subsidiëring van het BioTope-project".

## Mondelinge vraag van de heer Eric Bott

11

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

en aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de stijging van het aantal gemotoriseerde tweewielers, hun veiligheid op de weg en de complementariteit van de vervoersmodi".

## Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter

16

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

et à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "les points noirs routiers".

Question orale de M. André du Bus de Warnaffe 20

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "le lien entre la réforme du permis de conduire et la promotion de la santé".

INTERPELLATIONS 23

Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 24

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

concernant "la création d'une nouvelle boucle dans le tunnel Stéphanie".

Discussion – Orateurs : 25

M. Pascal Smet, ministre  
M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 30

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de

en aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de zwarte verkeerspunten".

Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe 20

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "het verband tussen de hervorming van het rijbewijs en de bevordering van de gezondheid".

INTERPELLATIES 23

Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 24

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

betreffende "de aanleg van een nieuwe lus in de Stefaniatunnel".

Besprekking – Sprekers: 25

De heer Pascal Smet, minister  
De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 30

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast

la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2015".		met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij de MIVB-gebruikers voor 2015".
Interpellation jointe de M. Jamal Ikazban, 30  concernant "le baromètre de satisfaction 2015 de la STIB et les défis lancés par la perturbation de la mobilité en surface".		Toegevoegde interpellatie van de heer Jamal 30 Ikazban,  betreffende "de tevredenheidsbarometer 2015 van de MIVB en de uitdagingen ten gevolge van de verstoorde bovengrondse mobiliteit".
Interpellation de Mme Anne-Charlotte 30 d'Ursel  à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "les suites de l'appel à intérêt aux fournisseurs de bus électriques".		Interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte 30 d'Ursel  tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de reacties op de oproep tot gegadigden aan leveranciers van elektrische bussen".
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, 30  concernant "la nouvelle commande de bus par la STIB".		Toegevoegde interpellatie van mevrouw 30 Céline Delforge,  betreffende "de nieuwe bestelling van bussen door de MIVB".
Interpellation de M. Benoît Cerexhe 31  à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "la création de trois lignes de tram interrégionales et l'application du principe de réciprocité".		Interpellatie van de heer Benoît Cerexhe 31  tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de aanleg van drie intergewestelijke tramlijnen en de toepassing van het principe van wederkerigheid".
Interpellation jointe de M. Bruno De Lille, 31  concernant "l'élargissement du Ring".		Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno 31 De Lille,  betreffende "de verbreding van de Ring".
Interpellation jointe de M. Paul Delva, 31		Toegevoegde interpellatie van de heer Paul 31 Delva,

concernant "les travaux sur le Ring de Bruxelles (RO), le Brabantnet et les autoroutes pour vélos".

Interpellation jointe de M. Marc Loewenstein, 31

concernant "la concertation interrégionale, de la mobilité à la Stratégie 2025".

QUESTION ORALE 31

Question orale de M. Marc Loewenstein 31

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

concernant "l'exploitation du réseau SNCB par la STIB ou un opérateur privé conventionné".

betreffende "de werken aan de RO, het Brabantnet en de fietssnelwegen".

Toegevoegde interpellatie van de heer Marc Loewenstein, 31

betreffende "het interregionaal overleg, van de mobiliteit tot de Strategie 2025".

MONDELINGE VRAAG 31

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 31

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

betreffende "de exploitatie van het NMBS-net door de MIVB of door een geconventioneerde privéoperator".

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

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE 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,

ET À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "la subvention européenne relative au projet BioTope".

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

La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR).-** Ma question, qui remonte au 21 janvier, faisait référence à des articles de presse annonçant que la Région bruxelloise avait été sélectionnée pour faire partie du projet européen Smart City "BioTope". Ce projet vise à interconnecter des plateformes d'objets intelligents pour offrir de nouveaux services "smart" aux citoyens.

La Région bruxelloise est partenaire de ce projet au même titre que l'arrondissement du Grand Lyon et Helsinki. Nous avons d'ailleurs visité la

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

EN AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSEN-BELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de Europese subsidiëring van het BioTope-project".

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

De heer De Wolf heeft het woord.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).-** Begin dit jaar vernamen we in de pers dat het Brussels Gewest geselecteerd is om deel te nemen aan BioTope, een Europees Smart City-project, dat tot doel heeft slimme sensornetwerken met elkaar te verbinden en zo de burgers nieuwe slimme diensten aan te bieden.

Er zijn drie Brusselse projecten geselecteerd, waarvoor het gewest een subsidie van 575.000 euro krijgt.

communauté urbaine du Grand Lyon avec une délégation parlementaire.

Trois projets bruxellois auraient été retenus et profiteraient d'une subvention européenne s'élevant à pas moins de 575.000 euros.

Le premier projet concerne la sécurité routière aux abords des établissements scolaires. À cet effet, une étude des flux de circulation automobile et des comportements des usagers permettra de formuler des recommandations spécifiques,

Le deuxième projet a pour objectif de collationner des données sur les flux cyclistes ainsi que sur l'utilisation du vélo dans la Région bruxelloise. À l'instar de Copenhague, sur la base des données collectées, des phases vertes pourraient voir le jour dans le cadre de déplacement en vélo.

Le troisième projet sélectionné traite de la circulation des véhicules d'urgence - ce qui est malheureusement d'actualité dans notre ville.

Je me réjouis, Madame la secrétaire d'État, que ces projets aient été retenus au niveau européen. Je rappelle qu'en juin dernier, à la suite de notre visite du projet Optimod' Lyon, le MR avait déposé une proposition d'ordonnance pour offrir un référentiel unique de l'offre de transport, notamment par le biais de capteurs intelligents. Des développeurs locaux pourraient se greffer sur ces projets et l'appel à candidatures aurait lieu le 1er juin 2017, selon nos informations.

Quel serait l'agenda retenu pour chacun des trois projets que vous comptez développer ? Disposez-vous déjà d'un agenda ?

Avez-vous pu améliorer les recueils d'informations en ce qui concerne des flux automobiles ? Si oui, comment ? Si non, pourquoi ?

Quelle est la ventilation de la subvention européenne pour chacun des trois projets, autrement dit comment se répartissent les 575.000 euros, pour autant que nos chiffres soient exacts ?

Quelles sont les autres subventions européennes relatives à la stratégie Smart Mobility dont jouit notre Région ?

*Het eerste project betreft verkeersveiligheid in de schoolomgeving, waarbij autoverkeersstromen en gebruikersgedrag worden bestudeerd.*

*Het tweede project heeft tot doel gegevens in te zamelen over de fietsersstromen en het fietsgebruik in Brussel. Naar het voorbeeld van Kopenhagen zouden nadien groene golven voor fietsers ingevoerd kunnen worden.*

*Het derde project betreft de doorstroming van prioritaire voertuigen, die in het Brussels Gewest jammer genoeg problematisch is.*

*Plaatselijke ontwikkelaars kunnen zich bij die projecten aansluiten. De oproep tot kandidaten zou naar verluidt op 1 juni 2017 gepubliceerd worden.*

*Is er al een tijdpad voor de drie projecten vastgesteld?*

*Hebt u al verbetering kunnen aanbrengen in de gegevensinzameling over de autostromen?*

*Hoe zal de Europese subsidie tussen de drie projecten verdeeld worden?*

*Welke andere Europese subsidies ontvangt het Brussels Gewest in het kader van de smart mobility strategy?*

*Heeft het Brussels Gewest zich kandidaat gesteld voor het Europese programma Opticities? Zo nee, waarom niet?*

Pouvez-vous m'indiquer si la Région bruxelloise a été candidate au programme européen Opticities ? Si non, pourquoi ?

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Dans le cadre de la transition numérique, et compte tenu de mon ambition de développer les projets de "Smart City", les appels à projets européens constituent de réelles opportunités en matière d'innovation et d'extension du réseau. En effet, de tels projets sont toujours développés en partenariat avec d'autres villes et bénéficient d'un financement considérable.

Je souhaiterais aborder le contexte et le cadre de la démarche.

D'abord, la base du projet consiste en la réutilisation des informations sensorielles existantes.

Ensuite, l'objectif premier est de soutenir le développement d'une économie numérique par le biais d'un appel à projets.

Enfin, un aspect important du projet consiste à faire en sorte que les villes européennes participantes échangent des informations et collaborent sur les solutions de mobilité et environnementales. En Région bruxelloise, nous avons beaucoup à apprendre des bonnes pratiques d'autres villes, notamment de celles avec lesquelles nous collaborons en l'espèce, à savoir Helsinki et Lyon, surtout sur la manière dont elles relèvent un défi commun tel que les flux de mobilité.

C'est pourquoi le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB), Irisnet et Bruxelles Mobilité participent au projet.

Nous en sommes à la phase initiale du projet. Celle-ci concerne l'analyse des besoins de la plateforme et des outils "internet des objets". Cette première étape est indispensable pour les différents volets qui suivront. Cette première phase durera 5 mois et l'ensemble du projet BioTope s'étend sur 3 ans. Nous en sommes donc au tout début. La définition des pilotes faisant l'objet de cette première phase sera achevée en août, voire début septembre.

La mise en œuvre et la phase de test des projets se

**De voorzitter.**- Mevrouw Debaets heeft het woord.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).**- Aangezien ik de ambitie heb om smart-cityprojecten te ontwikkelen, bieden de Europese projectoproepen me een uitgelezen kans om de gewestelijke digitale voorzieningen te vernieuwen en uit te breiden. Bovendien wordt er in het kader van die projecten met andere steden samengewerkt en komt er een aanzienlijk bedrag bij kijken.

*Het Europese programma kadert in het hergebruik van bestaande sensorinformatie en heeft als eerste doel om nieuwe projecten in de digitale economie te ontwikkelen.*

*De deelnemende Europese steden zullen informatie uitwisselen en samenwerken rond mobiliteit en milieu. Het Brussels Gewest kan heel wat leren uit de goede praktijken in andere steden, met name wat de verkeersstromen betreft. Daarom nemen het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) en Brussel Mobiliteit aan het project deel.*

*In een eerste fase wordt nagegaan aan welke behoeften het platform en de digitale infrastructuur moeten beantwoorden. Die fase loopt over vijf maanden, terwijl het volledige BioTope-project over drie jaar loopt. De eerste fase wordt in augustus of september afgerond.*

*De testfase van de projecten loopt door tot eind december 2018. De drie projecten kunnen tegelijkertijd of achtereenvolgens aangevat worden, maar alle fasen moeten wel binnen de globale planning passen.*

*De middelen worden evenwichtig over de drie deelnemende partners gespreid. Het totale budget voor BioTope bedraagt 9 miljoen euro, waarvan het Brussels Gewest 575.000 euro voorschiet.*

*Mogelijk komt er een projectoproep waar de Brusselse ondernemingen op kunnen reageren. Daarvoor maakt de regering jaarlijks 250.000 euro vrij.*

*In het kader van een ander project, European*

prolongeront jusqu'à la fin décembre 2018. Les trois projets peuvent être menés tant de façon parallèle que consécutive. Cependant, les différentes phases doivent concorder avec l'échéancier global. L'analyse des flux automobiles est effectivement citée comme source potentielle d'informations au travers des technologies "internet des objets".

L'ensemble du projet bénéficie d'un financement, mais il n'existe pas de répartition préalable pour chacun des volets. Étant donné qu'il s'agit de trois partenaires et volets équivalents, les ressources seront réparties en suivant ce principe également.

Pour rappel, le budget total consacré à BioTope s'élève à 9 millions d'euros et la Région bruxelloise en avancera 575.000 euros.

Par ailleurs, notre projet peut faire l'objet d'un appel à projets auquel pourront s'inscrire les entreprises bruxelloises de telle manière à stimuler l'économie digitale. Un budget annuel de 250.000 euros sera débloqué pour cette stimulation.

Pour répondre à votre question, la Région bruxelloise participe à un autre projet européen intitulé European Cloud Marketplace for Intelligent Mobility (ECIM). Celui-ci concerne le téléjalonnement des parkings et se fait en collaboration avec "Mobile for B-Park" et le CIRB.

Un pilote existe effectivement concernant une plate-forme de paiement numérique pour les parkings. Il s'agit d'un deuxième projet auquel nous participons avec la Région bruxelloise.

**M. le président.-** La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR).-** À ce stade, je me dois de remercier la secrétaire d'Etat pour ses réponses, car il s'agit du début du processus. Au sein du groupe, nous avons un collaborateur particulièrement motivé par ces questions. Il ne manquera donc pas de vous réinterroger tous les trois mois concernant le suivi de ce dossier.

Nous vous suivrons de près en la matière et espérons voir un jour ce dernier aboutir.

- *L'incident est clos.*

*Cloud Marketplace for Intelligent Mobility (ECIM), werken Mobile for B-park en het CIBG een digitaal parkeergeleidingssysteem uit.*

*Het Brussels Gewest neemt bovendien deel aan een proefproject rond digitaal betalen voor parkeren.*

**De voorzitter.-** De heer De Wolf heeft het woord.

**De heer Vincent De Wolf (MR) (in het Frans).-** *De projecten bevinden zich nog in een beginstadium. De MR-fractie zal het dossier nauwgezet volgen.*

- *Het incident is gesloten.*

**QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT**

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

**ET À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

concernant "l'augmentation du nombre de deux-roues motorisés, leur sécurité sur la voirie et la complémentarité des modes de transport".

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

La parole est à M. Bott.

**M. Eric Bott (DéFI).**- La moto occupe désormais une place de plus en plus prépondérante dans le trafic. Depuis 1991, le nombre de véhicules-kilomètres parcourus chaque année par les motards a plus que doublé. Si l'on dénombrait 140.000 deux-roues motorisés en 1990, 300.000 en 2004, on a désormais quasiment atteint le cap des 400.000, scooters et cyclomoteurs compris. Cette évolution s'explique notamment par la flexibilité qu'offre la moto dans les embouteillages et le trafic urbain particulièrement dense.

Comme les heures de pointe ne cessent de s'allonger, les alternatives sont de plus en plus prisées. La moto représente une alternative de choix pour les déplacements individuels en offrant une plus grande liberté et flexibilité dans les files qu'avec la voiture.

Selon une enquête du bureau d'études Transport & Mobility Leuven réalisée pour la Febiac, 10% de motos en plus en circulation permettraient de

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT**

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

**EN AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSEN-BELEID EN DIERENWELZIJN,**

betreffende "de stijging van het aantal gemotoriseerde tweewielers, hun veiligheid op de weg en de complementariteit van de vervoersmodi".

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

De heer Bott heeft het woord.

**De heer Eric Bott (DéFI) (in het Frans).**- *Sinds 1991 is het aantal kilometers dat elk jaar door moto's wordt afgelegd verdubbeld. Het aantal gemotoriseerde tweewielers is gestegen van 140.000 in 1990 tot 300.000 in 2004 en bereikt vandaag bijna de kaap van 400.000.*

*Aangezien de spitsuren alsmaar langer worden, kiezen mensen vaker voor de moto omdat die een grotere vrijheid en flexibiliteit biedt in de files of in een drukke stadsomgeving.*

*Volgens een enquête die het studiebureau Transport & Mobility Leuven voor Febiac heeft uitgevoerd, zou een stijging van het aantal moto's met 10% de files op de hoofdwegen met 40% verminderen tijdens de spitsuren. Meer nog: als een kwart van de woon-werktrajecten met een moto of scooter zou worden afgelegd, zouden er zelfs geen files meer zijn!*

*De weggebruikers zouden dan opnieuw de*

réduire de 40% les embouteillages aux heures de pointe sur les axes principaux. Mieux : si un quart des trajets entre domicile et lieu de travail ne s'effectuait plus en voiture mais en moto ou en scooter, il n'y aurait plus de bouchons du tout !

Les usagers réemprunteraient alors les routes principales, ce qui soulagerait le réseau secondaire et limiterait le trafic de contournement sur les petites routes. Cela aurait aussi un impact positif sur l'environnement, car une moto rejette environ 21% d'émissions nocives en moins qu'une voiture moyenne. Tout semble donc indiquer que la complémentarité entre les différents modes de transport doit être promue. Notre mobilité ne doit pas être desservie par un conflit entre transport individuel et collectif mais au contraire bénéficier du renforcement des atouts spécifiques à chacun d'eux et de l'interaction entre les points communs de ces deux marchés du transport, via la modalité.

Une mixité des moyens de transport, à pied, à vélo, en transports en commun, en moto ou en voiture, doit désormais être valorisée. Utiliser le bon moyen de déplacement au bon moment représente une solution d'avenir. Par exemple, faire les courses de la semaine en compagnie des enfants nécessite l'utilisation de la voiture. Mais pour les déplacements en solo, un autre moyen de transport doit être privilégié.

C'est dans ce contexte que la moto a désormais pris une place de choix et représente une alternative à part entière à la voiture dans les déplacements domicile-travail. Elle a donc largement dépassé le stade de simple véhicule de loisirs.

Bien que, selon la Febiac, l'augmentation du nombre de deux-roues motorisés sur la route engendre une attention plus accrue de la part des automobilistes, accroissant ainsi leur niveau de sécurité, tous ces avantages ne doivent cependant pas occulter la dangerosité de ce mode de déplacement, compte tenu de l'énorme vulnérabilité des motards dans le trafic. L'augmentation des déplacements en moto a ainsi entraîné, ces dernières décennies, une hausse du nombre de victimes parmi cette catégorie d'usagers.

Par ailleurs, depuis quelques années, le nombre d'accidents dans lesquels les motards sont

*hoofdwegen nemen en zo het secundair wegennet ontlasten. Daarnaast zou er ook een positief effect zijn voor het milieu, aangezien een moto 21% minder schadelijke stoffen uitstoot dan de gemiddelde wagen. Het is dus belangrijk om de complementariteit tussen de verschillende verplaatsingswijzen aan te moedigen.*

*Het juiste vervoermiddel op het juiste ogenblik gebruiken, dat is de toekomst. Om tijdens de week boodschappen te doen met de kinderen heb je de auto nodig, maar als je alleen op stap bent, kies je beter een ander vervoermiddel.*

*De moto is niet langer alleen een vrijtijdsvoertuig, maar is ook een volwaardig alternatief voor de auto geworden in het woon-werkverkeer.*

*Hoewel een stijging van het aantal moto's er volgens Febiac voor zorgt dat de automobilisten meer aandacht voor hen hebben, blijven motorrijders kwetsbaar in het verkeer. De stijging van het aantal verplaatsingen met de moto heeft ook tot een stijging van het aantal verkeersslachtoffers in die categorie geleid.*

*De voorbije jaren is het aantal ongevallen waarbij motorrijders betrokken waren, ook minder snel gedaald dan bij de andere categorieën weggebruikers. Om die evolutie te verklaren, zijn er volgens de studie meer precieze gegevens over de ongevallen met motorrijders nodig.*

*We weten enkel dat de helft van de ongevallen te wijten zou zijn aan een fout van de autobestuurder. Meestal zag de autobestuurder de motorrijder niet of pas te laat. In 2010 werd in de statistieken evenwel geen rekening gehouden met die factor.*

*Om een doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid te kunnen uitstippelen, is het belangrijk dat ook de factoren die tot de ongevallen leiden worden geregistreerd.*

*Is het aantal ongevallen met motorrijders de voorbije drie jaar gestegen?*

*Vroeger duurde het soms lang voor de officiële ongevallencijfers van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) beschikbaar waren. Is dat nog altijd het geval?*

*Bovendien werd er bij de analyse van de*

impliqués semble reculer moins vite que celui qui concerne les autres catégories d'usagers de la route. Pour comprendre cette évolution, des statistiques précises sur les accidents impliquant les deux-roues sont nécessaires. Mais il semblerait que ces chiffres ne soient pas tout à fait à jour.

On sait cependant que la moitié des accidents serait due en premier lieu à une erreur humaine dans le chef de l'automobiliste, la circonstance la plus courante (70%) étant celle où le conducteur ne remarque pas ou trop tard le motocycliste.

En 2010, ce facteur n'était pas examiné ou pris en considération dans les chiffres. Bien que la moto doive attirer notre attention en tant que solution de remplacement à la voiture, dans le contexte de mobilité qui est le nôtre à Bruxelles, il semblerait donc que certaines données nous échappent.

J'aimerais dès lors vous poser les questions suivantes, Mme la ministre :

Pour mener à bien une politique efficace en matière de sécurité routière, l'enregistrement et l'analyse des facteurs d'induction des accidents sont essentiels. Dans ce cadre, pouvez-vous m'indiquer les chiffres des accidents impliquant des motards à Bruxelles et sont-ils en augmentation ces trois dernières années ?

À l'époque, les statistiques officielles des accidents publiées par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) accusaient un certain retard par rapport à la réalité. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Certains facteurs pertinents n'étaient pas pris en considération non plus dans l'analyse des accidents de moto. Il est donc impossible d'établir toute conclusion valable quant à leur cause afin de prendre des mesures efficaces sur la base d'éléments tangibles. Pouvez-vous nous dire si un meilleur enregistrement des accidents a lieu à l'heure actuelle ? Des conclusions ont-elles été tirées ? Si oui, quelles mesures ont-elles été prises afin d'améliorer la situation ?

Des mesures pour favoriser la sécurité des motards sont-elles à l'examen ? Serait-il envisageable, comme pour les cyclistes, d'aménager sur les grands axes des bandes de circulation réservées à l'usage exclusif des motards ?

*motorongelukken geen rekening gehouden met bepaalde elementen, waardoor het onmogelijk is om doeltreffende maatregelen te nemen. Worden de ongevallen vandaag op een betere manier geregistreerd? Konden daar conclusies uit worden getrokken? Welke maatregelen werden er genomen om de situatie te verbeteren?*

*Bestudeert u maatregelen om de veiligheid van motorrijders te vergroten? Zouden er op grote wegen speciale rijvakken voor motorrijders kunnen worden ingevoerd?*

*Hebt u nagedacht over maatregelen om de complementariteit tussen de vervoerswijzen te bevorderen? Zult u het gebruik van moto's aanmoedigen? Welke plaats zullen moto's krijgen in de mobiliteit van morgen?*

Enfin, comme nous l'avons vu, la complémentarité des différents modes de transport doit être promue. Des études montrent que nous devrions nous orienter vers une co-modalité ou mixité des moyens de transport. Avez-vous réfléchi à des mesures à mettre en place afin de favoriser cette complémentarité ? Cette mixité va-t-elle être promue ? L'utilisation des deux-roues motorisés va-t-elle être encouragée ? Quelle est la place des motos dans la mobilité de demain ?

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Les motards constituent effectivement un groupe à risque, plus vulnérable en termes d'accidentologie. Le Plan d'action sécurité routière 2011-2020 leur consacre d'ailleurs un chapitre important, avec des mesures à prendre pour augmenter la sécurité.

Concernant les dernières données disponibles, pour 2014, on fait état de trois motocyclistes sur 29 décès dans les trente jours. Les premières victimes sont les conducteurs et passagers de voiture, au nombre de douze, puis les piétons, au nombre de onze. Pour les blessés graves et légers, les motocyclistes, au nombre de 507, sont derrière les 1.753 conducteurs et passagers de voiture, les 1.117 piétons et les 511 cyclistes.

Si on regarde l'évolution entre 2011 et 2014, on constate une diminution du nombre de blessés légers, une stagnation des décédés dans les 30 jours et une quasi équivalence pour les blessés graves.

Le nombre d'accidents impliquant des motocyclistes est en diminution.

Concernant l'enregistrement des accidents, un groupe de travail fédéral impliquant l'IBSR, les Régions ou encore la police a proposé des solutions pour obtenir de meilleures données. Une enquête de l'IBSR dans les hôpitaux a également démontré un sous-enregistrement des accidents de piétons et de cyclistes ; c'est moins le cas pour les motocyclistes.

Créer un aménagement distinct supplémentaire pour les motards n'est pas envisageable, car les usagers en ville sont multiples et l'espace y est contraint.

**De voorzitter.**- Mevrouw Debaets heeft het woord.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).**- Motorrijders zijn inderdaad een kwetsbare groep die vaker bij ongevallen betrokken is. In het Verkeersveiligheidsplan 2011-2020 zijn een aantal maatregelen opgenomen om hun veiligheid te verhogen.

*Uit de cijfers van 2014 blijkt dat van de 29 verkeersdoden die in een maand vielen, drie motorrijders waren, tegenover twaalf inzittenden van wagens en elf voetgangers. Bij de zwaargewonden ging het om 507 motorrijders, tegenover 1.753 inzittenden van wagens, 1.117 voetgangers en 511 fietsers.*

*Tussen 2011 en 2014 nam het aantal lichtgewonden af. Het aantal verkeersdoden over een periode van een maand stagneerde en het aantal zwaargewonden bleef ook nagenoeg gelijk.*

*Het aantal ongevallen waarbij motorrijders betrokken zijn, neemt af.*

*Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), de gewesten en de politie overleggen in een werkgroep over oplossingen om betere gegevens te verkrijgen. Uit een onderzoek van het BIVV in de ziekenhuizen blijkt dat niet alle ongevallen met voetgangers en fietsers worden geregistreerd. Als er een motorrijder bij betrokken is, gebeurt dat doorgaans wel.*

*Een apart rijvak inrichten voor motorrijders ligt niet voor de hand. Daarvoor is de ruimte in de stad nu eenmaal te beperkt.*

*(verder in het Nederlands)*

Dat idee duikt af en toe op, maar de openbare weg

(poursuivant en néerlandais)

*En plus des bandes réservées aux bus et des pistes cyclables séparées, il n'y a malheureusement pas de place pour une bande réservée aux motards.*

**M. Eric Bott (DéFI).**- Je prends souvent le métro, mais quand je prends la voiture et qu'il y a des embouteillages, je constate que, par fairplay, les voitures s'écartent légèrement des deux bandes. Il serait peut-être possible de placer une bande entre les deux existantes, comme cela se fait dans d'autres grandes villes, pour permettre le passage des motards et une meilleure circulation.

Je me doute bien qu'il ne faut pas cumuler la piste cyclable, la bande bus et une bande pour les motos. Mais au sein des deux bandes, surtout dans les tunnels, on peut en tout cas analyser cette option.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Comme tout dans ce pays, le cas est un peu complexe parce que la largeur des routes est définie. Pour la modifier, il faut passer par le niveau fédéral, car le code de la route est de sa compétence.

**M. Eric Bott (DéFI).**- Je ferai donc passer cette question à un collègue de mon parti au niveau fédéral.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Cela peut être une solution.

Sur l'utilisation de l'espace et sur la mixité, ce moyen de déplacement est plus efficace que la voiture, mais nous devons être plus ambitieux à l'avenir et examiner les différents types de transport électrique. Le vélo électrique est une bonne solution, il possède beaucoup d'avantages car il prend peu de place, il peut être utilisé par des personnes ayant des difficultés physiques et il moins complexe à conduire qu'une moto.

Nous procéderons à la conception d'un vade-mecum sur les infrastructures sûres, j'espère ce sera un ouvrage de référence, afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route, y compris les motards.

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

**M. Eric Bott (DéFI).**- Le vélo électrique n'est pas une garantie pour la santé à long terme,

is nu eenmaal wat hij is. Op heel wat Brusselse wegen zijn er al aparte busbanen en gelukkig zijn er ook steeds meer gescheiden fietspaden. Er is jammer genoeg geen plaats voor nog een extra strook voor de motorrijders.

**De heer Eric Bott (DéFI) (in het Frans).**- *Ik stel op de weg vaak vast dat autobestuurders in files plaats maken voor passerende motorrijders. Misschien is het toch mogelijk om een strook tussen de twee bestaande in te voegen. In andere steden bestaat dat systeem in elk geval al.*

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).**- *De breedte van de rijstroken is wettelijk bepaald. Alleen de federale regering is bevoegd om daar iets aan te veranderen.*

**De heer Eric Bott (DéFI) (in het Frans).**- *Ik geef de vraag door aan een collega in de federale regering.*

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).**- *Mogelijk komt er zo een oplossing.*

*Een motor neemt minder plaats in dan een auto en is daardoor efficiënter, maar we mogen best wat verder kijken. Een elektrische fiets neemt bijvoorbeeld ook weinig plaats in, is geschikt voor wie minder fit is en is gemakkelijker te besturen dan een motor.*

*Ik laat een vademeicum van veilige infrastructuur opstellen dat een referentiedocument moet worden, zodat alle weggebruikers zich veilig kunnen verplaatsen.*

**De voorzitter.**- De heer Bott heeft het woord.

**De heer Eric Bott (DéFI) (in het Frans).**- *Uit studies blijkt dat de elektrische fiets op lange*

contrairement au vélo traditionnel. Toutes les études le prouvent.

- *L'incident est clos.*

### QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

ET À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "les points noirs routiers".

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

La parole est à Mme Van Achter.

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Un article de l'édition du 7 mars 2016 du quotidien La Dernière Heure sur les zones accidentogènes atteste à nouveau que l'avenue Fonsny et la chaussée de Mons comptent parmi les voiries les plus dangereuses de Bruxelles.*

*Dans votre réponse à une de mes questions en Commission de l'infrastructure du 30 novembre 2015, vous déclariez que Bruxelles Mobilité avait mis à jour l'étude de 2013 sur les zones à concentration d'accidents et établi, sur cette base, une liste de trente zones qui bénéficieraient d'une solution soit urgente, soit à moyen terme, soit à long terme.*

*Vous annonciez en outre que des recommandations*

*termijn geen gezondheidsvoordelen biedt, in tegenstelling tot de gewone fiets.*

- *Het incident is gesloten.*

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

EN AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSEN-BELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de zwarte verkeerspunten".

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

Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Naar aanleiding van het artikel in La Dernière Heure van maandag 7 maart 2016 over ongevalgevoelige zones of zwarte punten, blijkt opnieuw dat de Fonsnylaan en de Bergensesteenweg bij de gevaarlijkste Brusselse wegen horen. Dat wisten we al dankzij uw antwoord op mijn vraag in de commissie voor de Infrastructuur van 30 november 2015.

U zei toen dat Brussel Mobiliteit de studie van 2013 over de ongevalgevoelige zones had geüpdatet en op basis daarvan een selectie gemaakt had van dertig zones die op vrij korte termijn een oplossing zouden krijgen. Brussel Mobiliteit koos daarbij voor dringende oplossingen, oplossingen op middellange termijn en oplossingen op lange

*seraient formulées pour chacune de ces zones d'ici fin 2015. Ce serait la phase finale de l'étude.*

*Cette phase finale est entre-temps clôturée et j'ai reçu une copie de l'étude. Que va-t-il se passer en pratique ?*

*Quelles recommandations ont-elles été transformées en mesures ? Quelles recommandations sont-elles prioritaires ? Quelles zones sont-elles traitées ?*

*Quelles mesures seront-elles encore prises cette année ? Quelles recommandations exigent-elles une approche à plus long terme ?*

*Comment la collaboration avec les communes concernant les travaux de voirie se déroule-t-elle ? Et celle avec les autres ministres compétents ?*

*Pouvez-vous nous donner un aperçu chronologique des travaux et du suivi des trente zones traitées en priorité ?*

*Quel budget est-il alloué à ces zones accidentogènes ?*

termijn.

Voorts liet u weten dat er tegen het einde van 2015 aanbevelingen voor elk van die zones geformuleerd zouden worden. Dat zou de slotfase van de studie worden. Ik citeer: "Die aanbevelingen kunnen betrekking hebben op de korte termijn (bijvoorbeeld duidelijker wegmarkeringen waar die nog nauwelijks zichtbaar zijn), de middellange termijn (bijvoorbeeld de heraanleg van rondes), maar ook op structurele ingrepen (bijvoorbeeld de heraanleg van een hele weg of een volledige zone)."

Ik heb ondertussen vernomen dat de slotfase van de studie afgerond is en ik heb een kopie van de studie gekregen. Wat zal daar nu in de praktijk mee gebeuren?

Welke aanbevelingen werden al in maatregelen omgezet? Welke aanbevelingen krijgen voorrang? Welke zones worden op dit moment aangepakt?

Welke maatregelen zullen dit jaar nog uitgevoerd worden? Welke aanbevelingen vergen een aanpak op langere termijn?

Hoe verloopt de samenwerking met de gemeenten wat de wegenwerken betreft? Hoe verloopt de samenwerking met de andere bevoegde ministers?

Kunt u een chronologisch overzicht geven van de werken en de follow-up van de dertig zones die prioritair worden aangepakt?

Wat is het budget voor de aanpak van de ongevalgevoelige zones?

**De voorzitter.**- Mevrouw Debaets heeft het woord.

**Mevrouw Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).**- *Le nombre de victimes de la route en Région bruxelloise reste stable. On déplore entre 15 et 30 morts chaque année, soit beaucoup trop.*

Zoals ik daarnet al heb gezegd in mijn antwoord op de vraag van de heer Bott, blijft het aantal verkeersslachtoffers in het Brussels Gewest stabiel. Dat is in deze context echter helemaal geen goed nieuws. Elk jaar vallen er tussen 25 en 30 dodelijke verkeersslachtoffers te betreuren. Dat is absoluut te veel. We moeten daar met zijn allen aan werken.

Het klopt dat ik vorig jaar aan de administratie gevraagd heb om een overzicht van de gevaarlijke zones op te stellen. We spreken niet langer over punten maar over zones, omdat het meestal over

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).**- *Le nombre de victimes de la route en Région bruxelloise reste stable. On déplore entre 15 et 30 morts chaque année, soit beaucoup trop.*

*L'année dernière, j'ai chargé l'administration d'établir un relevé des zones dangereuses. Cette étude nous a permis de développer une approche étayée pour sécuriser les voiries bruxelloises, en premier lieu pour les usagers actifs de la route.*

*La première phase de l'étude consistait à*

*cartographier les trente zones. Le carrefour avec l'avenue Fonsny figurait tout en haut de cette liste. Des recommandations à court, moyen et long termes ont été formulées pour chaque zone accidentogène.*

*Une série de manquements ont été palliés dans les zones accidentogènes. Ainsi, il ne vous aura pas échappé que l'avenue Fonsny a déjà subi de profondes modifications. Des marquages au sol ont été tracés juste avant l'hiver. La traversée piétonne problématique a été supprimée et les piétons ont été redirigés vers des traversées sécurisées. La suppression d'une voie de circulation en direction de l'avenue du Roi a permis d'élargir les îlots pour piétons et d'aménager une piste cyclable. Une deuxième phase de sécurisation doit encore être mise en œuvre jusqu'au carrefour avec la rue des Vétérinaires.*

*Dès que l'étude a été finalisée, j'ai chargé l'administration de lancer une concertation avec les communes sur les travaux à réaliser. Une feuille de route a ensuite été rédigée. La suppression des zones accidentogènes est une compétence des gestionnaires de voirie, c'est-à-dire soit la commune concernée, soit la Région, en l'occurrence mon collègue en charge des Travaux publics.*

*M. le président, je propose de joindre au rapport les recommandations auxquelles fait allusion Mme Van Achter, afin que les commissaires puissent prendre connaissance de toutes les mesures envisagées à court, moyen et long termes, par zone.*

een ruimer gebied gaat. Door die studie hebben we een onderbouwde aanpak kunnen uitwerken. We vatten de koe bij de hoorns om de stad en het gewest verkeersveiliger te maken, zeker voor de actieve weggebruikers.

De eerste fase van het onderzoek bestond erin om de dertig zones in kaart te brengen. Het kruispunt met de Fonsnylaan stond helemaal bovenaan het lijstje. Voor elke ongevalgevoelige zone werden aanbevelingen op korte, middellange en langere termijn geformuleerd.

De kortetermijnmaatregelen zijn gericht op quick wins en bestaan veelal uit het aanbrengen van wegmarkeringen. Zo werden de oversteekplaatsen in de Fonsnylaan opnieuw geschilderd, aangezien de voetgangers niet langer wisten waar ze moesten oversteken.

Een aantal gebreken in ongevalgevoelige zones werden aangepakt. Het zal u bijvoorbeeld niet ontgaan zijn dat in de Fonsnylaan een en ander grondig gewijzigd is. Zo werden er vorig jaar net voor de winter, toen de weersomstandigheden het nog toelieten, wegmarkeringen aangebracht. Ook werd de problematische voetgangersoversteekplaats verwijderd en werden de voetgangers omgeleid naar veilige oversteekplaatsen. Omdat de rijstrook richting Koningslaan verwijderd werd, konden de vluchtheuvels voor voetgangers uitgebreid worden en kwam er een fietspad bij. De tweede beveiligingsfase, tot aan het kruispunt met de Veeartsenstraat, moet nog uitgevoerd worden.

Zodra de studie voltooid was, heb ik de administratie de opdracht gegeven om met de gemeenten overleg te plegen over de uit te voeren werken, aangezien sommige wegen gemeente-wegen zijn. Na die vergaderingen werd een stappenplan opgemaakt. Het wegwerken van ongevalgevoelige zones is immers een zaak van de wegbeheerders en dat is ofwel de betrokken gemeente ofwel het gewest, in casu mijn collega bevoegd voor openbare werken.

Mijnheer de voorzitter, ik stel voor dat u de aanbevelingen waar mevrouw Van Achter naar verwijst, bij het rapport laat voegen. Het zou mij immers te ver leiden om alle adviezen voor alle 30 ongevalgevoelige zones toe te lichten. Op die manier kunnen de commissieleden kennismeten van alle korte-, middellange- en langetermijn-

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

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Votre réponse ne me convainc que partiellement.*

*C'est une bonne chose d'avoir formulé des recommandations par zone et identifié, grâce à l'étude, les trente zones accidentogènes prioritaires. Cependant, il s'agit de savoir ce que vous allez y faire concrètement. Pouvons-nous avoir une copie de la feuille de route dont vous avez discuté avec le ministre Smet ?*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** (*en néerlandais*).- *Vous devez la demander à M. Smet.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *De quel budget parlons-nous ici ?*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** (*en néerlandais*).- *Dans le cadre de ma compétence en matière de Sécurité routière, il s'agit d'un budget de 500.000 euros par zone accidentogène. J'ai transmis les recommandations à M. Smet. L'exécution concrète des travaux ne relève pas de ma compétence.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Vous collaborez pourtant au projet.*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** (*en néerlandais*).- *En effet, la sécurité routière est évaluée lors de chaque réaménagement. Mon administration est dès lors associée à tous ces dossiers. Mais, pour ce qui est du calendrier précis et des priorités, je vous invite à vous adresser à M. Smet.*

*- L'incident est clos.*

maatregelen per zone. Ik zal u de tekst per mail bezorgen.

**De voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Uw antwoord overtuigt me maar gedeeltelijk.

Het is goed dat er aanbevelingen per zone zijn geformuleerd, bijvoorbeeld betere wegmarkeringen op korte termijn of de aanleg van een nieuw rondpunt op langere termijn. Er zijn ook een aantal algemene conclusies getrokken, bijvoorbeeld wat de plaatsing van Villostations en de toegankelijkheid van de voetpaden betreft.

Heel wat maatregelen vergen veel werk en tijd en moeten op termijn op het terrein worden opgelost. Kunnen we een kopie krijgen van het stappenplan dat u met minister Smet besproken hebt? Het is goed dat we dankzij de studie de dertig prioritaire ongevalgevoelige zones kennen. De vraag is echter wat u concreet zult doen.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Dat moet u aan minister Smet vragen.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Welk budget wordt daarvoor uitgetrokken?

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- In het kader van mijn bevoegdheid inzake verkeersveiligheid is er voorzien in een budget van 500.000 euro per ongevalgevoelige zone. Ik heb de aanbevelingen aan minister Smet overgemaakt. Vragen over de timing en dergelijke moet u aan hem stellen. De concrete uitvoering van de werken valt niet onder mijn bevoegdheid.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- U werkt wel samen aan het project.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Dat klopt. Bij elke heraanleg en bij alle werken wordt de verkeersveiligheid gescand. Mijn administratie wordt daarom bij al die dossiers betrokken. Hoe het juist zit met de timing van de werken en de prioriteiten, kunt u echter beter aan minister Smet vragen.

*- Het incident is gesloten.*

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

À MME BIANCA DEBAETS,  
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE  
DE LA COOPÉRATION AU  
DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE  
RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE  
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE  
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU  
BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "le lien entre la réforme du permis de conduire et la promotion de la santé".

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

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Il ne se passe pas une semaine sans que la presse n'évoque un accident de la route impliquant un "jeune conducteur". Vous ne serez pas surprise si je vous dis que, selon une analyse menée par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), les accidents de la route représentent la principale cause de mortalité chez les jeunes de 20 à 24 ans. Cela équivaut à un tiers des décès dans cette catégorie d'âge.

Ce groupe d'âge a donc 4,3 fois plus de risques de subir un accident mortel ou entraînant des blessures graves. D'ailleurs, dans son édition 2010, le tableau de bord de la santé en Région bruxelloise publié par l'Observatoire de la santé et du social de Bruxelles-Capitale, confirme cette tendance.

Ainsi, la part des accidents de la circulation parmi l'ensemble des décès par accident est la plus élevée pour les adolescents : 44% des décès par accident des garçons et 50% des décès par accident des filles. Rappelons par ailleurs que lors de la sixième réforme de l'État, la compétence de la Sécurité routière a été régionalisée.

Face à ces différents chiffres, entendez-vous prendre d'autres mesures de sensibilisation à l'égard des jeunes conducteurs ? Dans le cadre de la réforme du permis de conduire, envisagez-vous d'éventuelles nouvelles mesures de sensibilisation ?

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

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,  
STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST,  
BELAST MET ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSEN-BELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "het verband tussen de hervorming van het rijbewijs en de bevordering van de gezondheid".

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

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).**- *Er gaat geen week voorbij of de pers doet melding van een verkeersongeval waarbij een jonge bestuurder betrokken is. Volgens een analyse van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) zijn verkeersongevallen dan ook de voornaamste doodsoorzaak bij jongeren van 20 tot 24. Ze vertegenwoordigen een derde van de overlijdens in die leeftijdscategorie.*

*Die leeftijdsgroep loopt dus 4,3 keer meer risico op een dodelijk ongeval of ernstig letsel. Dat wordt overigens bevestigd in de Gezondheidsindicatoren van het Brussels Gewest 2010 van het Observatorium voor Gezondheid en Welzijn van Brussel-Hoofdstad.*

*De bevoegdheid verkeersveiligheid werd ingevolge de zesde staatshervorming geregionaliseerd. Bent u in het licht van de hervorming van het rijbewijs van plan om nieuwe maatregelen te nemen inzake de bewustmaking van jonge chauffeurs?*

*Bent u van plan overleg te plegen met de andere gewesten en beleidsniveaus om een coherent beleid uit te stippen? Hebt u overleg gepleegd met mevrouw Jodogne?*

*De regering moet een transversale visie uitwerken en een samenhangend beleid tot stand brengen. Ze moet in alle beleidsdomeinen aandacht hebben voor de gezondheid en een gelijke toegang tot*

Envisagez-vous une concertation avec les autres régions et niveaux de pouvoir, afin de développer une politique qui soit davantage cohérente ? Enfin, quels contacts entretenez-vous avec Mme Jodogne, ministre en charge de la politique de Promotion de la santé et de la Santé également au sein de la Cocof ?

Je me permets de vous poser toutes ces questions afin d'insister sur l'importance de développer une vision transversale au sein de ce gouvernement et d'élaborer des politiques plus cohérentes. Cette notion de transversalité permet d'intégrer la "santé dans toutes les politiques" ou "l'équité en santé dans toutes les politiques". Grâce à cela, l'on pourra élaborer une collaboration intersectorielle en matière de santé impliquant la participation de tous les domaines d'action politique.

L'objectif de cette démarche vise à ce que toutes les politiques s'élaborent en tenant compte de la santé des citoyens, en veillant au minimum à ne pas lui nuire, voire, dans le meilleur des cas, à l'améliorer.

La réforme du permis de conduire et le lien avec la promotion de la santé rentrent, selon moi, pleinement dans cette démarche.

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Si on se réfère aux chiffres du dernier baromètre de l'IBSR, en 2015, année pour laquelle on dispose seulement des neuf premiers mois, en Région de Bruxelles-Capitale, on constate que les accidents impliquant de jeunes conducteurs sont en diminution depuis 2009. C'est effectivement une bonne chose.

En ce qui concerne les victimes, il faut préciser que tant les occupants de la voiture du jeune conducteur que les autres usagers de la route impliqués dans l'accident sont pris en compte parmi les victimes. Les personnes qui trouvent la mort ou qui sont blessées dans l'accident sont toutes comptabilisées.

Les chiffres sur les tués sur place et les blessés graves et légers montrent que le nombre de blessés diminue depuis 2009 comme le nombre de tués qui oscille de 4 à 7 entre 2009 et 2014.

Pour le début de l'année 2015, aucun tué sur place

gezondheid.

*Met de hervorming van het rijbewijs kan de link met gezondheidspromotie zeker gelegd worden.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Debaets heeft het woord.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).**- Volgens de cijfers van de barometer van het BIVV voor het Brussels Gewest uit 2015, waarvan slechts de eerste negen maanden beschikbaar zijn, is het aantal ongevallen waarbij jonge chauffeurs betrokken zijn, vanaf 2009 gedaald. Zowel de inzittenden van de wagen als de andere weggebruikers worden daarbij als slachtoffer aangemerkt.

*Uit de cijfers van wie ter plaatse sterft en de zwaar- en lichtgewonden blijkt dat het aantal gewonden sinds 2009 afneemt, evenals het aantal doden.*

*Voor begin 2015 valt geen enkele dode ter plaatse ter betreuren, terwijl het aantal doden ter plaatse tussen 2009 en 2014 schommelde tussen 17 en 24. Het percentage jonge chauffeurs ligt dus tussen een derde en een vierde van het totale aantal slachtoffers.*

n'est à déplorer, sachant que le nombre de tués sur place, toutes victimes confondues, varie de 17 à 24, de 2009 à 2014. La proportion des jeunes conducteurs représente donc entre un tiers et un quart du total des victimes.

En envisageant l'éducation à la sécurité routière comme un apprentissage tout au long de la vie, le souhait est de poursuivre et de développer des actions de sensibilisation et d'éducation. C'est pourquoi nous avons, entre autres, l'opération Cartable, une action de sensibilisation à la rentrée des classes qui se déroule au mois de septembre.

Nous avons aussi le brevet de piéton ou de cycliste dans le cadre duquel les jeunes et les enfants sont accompagnés et apprennent à faire du vélo ou à traverser la ville en toute sécurité.

La réforme de la formation à la conduite doit rencontrer les objectifs d'un apprentissage progressif basé sur le comportement et les attitudes de la matrice GDE (Goals for Driver Education).

La compétence de la formation à la conduite incombe désormais aux Régions depuis la sixième réforme de l'État. Il s'agit donc d'une opportunité et, pour améliorer la sécurité routière, il faut agir de concert dans 3 domaines : la répression, l'infrastructure et l'éducation.

La formation à la conduite dans le cadre plus large de l'apprentissage à la sécurité routière et à la mobilité relève, bien évidemment, de l'éducation et c'est pourquoi cela doit commencer dès le plus jeune âge. Nous avons donc développé le brevet cycliste et le brevet piéton dans les écoles. Si l'objectif à long terme est la diminution du nombre de victimes en matière de formation à la conduite, l'objectif spécifique est que tous les nouveaux apprenants - les conducteurs novices - formés soient des conducteurs responsables.

Le fil rouge qu'a choisi notre Région est d'ailleurs le comportement dans la circulation. Par le passé, nous avons déjà insisté sur la nécessité d'avoir des conducteurs responsables et respectueux qui se rendent compte qu'ils ne sont pas seuls sur la route et qu'ils la partagent avec d'autres usagers. Ce comportement responsable sera donc un fil rouge dans la réforme sur laquelle nous nous penchons en ce moment.

*Verkeersopvoeding is een vorm van levenslang leren. Er zijn dan ook bewustmakings- en opleidingsinitiatieven nodig. We hebben onder meer de Actie Boekentas op touw gezet, die in september van start gaat.*

*Er is ook het voetgangers- of fietsbrevet, waarbij kinderen en jongeren in alle veiligheid in de stad leren fietsen of wandelen.*

*De hervorming van de rijopleiding moet beantwoorden aan de doelstelling van progressief leren, conform de GDE-matrix (goals for driver education).*

*Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de rijopleiding. Die kans moeten we aangrijpen om de verkeersveiligheid te verbeteren. We moeten op drie vlakken tegelijk werken: repressie, infrastructuur en opleiding.*

*Leren rijden kan niet vroeg genoeg beginnen. Daarom voerden we het fiets- en voetgangersbrevet in de scholen in. Op lange termijn is het de bedoeling om het aantal slachtoffers terug te dringen, maar de specifieke doelstelling van de brevetten bestaat erin om kinderen op te leiden tot verantwoordelijke chauffeurs. Correct gedrag in het verkeer vormt dan ook de rode draad doorheen de hervorming van het rijbewijs.*

*Er komt een samenwerking tussen de gewesten. Verleden jaar al nodigde ik mijn collega's uit de andere gewesten uit voor overleg. We beslisten toen om één keer per jaar samen te komen, maar onze kabinetmedewerkers zien elkaar veel vaker. Met dat overleg willen we de verschillen tussen de gewesten wegwerken en shoppinggedrag vermijden.*

*De hervorming van de rijopleiding en gezondheidspromotie zijn twee verschillende dingen, al hebben ze wel raakvlakken. We zullen overleg starten met staatssecretaris Jodogne over een eventuele samenwerking.*

Il y aura une collaboration entre les Régions et, l'année passée déjà, j'ai invité mes homologues des deux autres Régions, car j'estimais la concertation nécessaire. Nous avons décidé de nous rencontrer entre ministres une fois par an, mais les personnels de nos cabinets respectifs se voient beaucoup plus souvent. Ces rencontres sont organisées pour éviter trop de divergences entre les trois Régions et un effet shopping qui peut être une cause involontaire de la réforme.

Quatrièmement, la formation à la conduite et la santé sont des matières distinctes, même si elles ont des points communs. Nous organiserons donc une rencontre avec la secrétaire d'État Mme Jodogne pour envisager les collaborations éventuelles.

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

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).-** Les derniers chiffres vus dans la presse démontrent plutôt une tendance à la baisse, tant en termes de nombre de victimes que de gravité. Il serait intéressant d'en mettre en avant les raisons. J'espère que ce n'est pas uniquement parce que nous vivons des bouchons à n'en plus finir et que la vitesse de circulation diminue... mais c'est une hypothèse.

Il faut mettre ces chiffres en avant dans le cadre d'une campagne positive, visant à soutenir et encourager une conduite toujours plus responsable. Pour le reste, on attendra les résultats de vos contacts avec vos collègues des autres Régions et la ministre Jodogne pour voir quelles synergies et quelle cohérence seront possibles dans le développement de vos politiques.

- *L'incident est clos.*

## INTERPELLATIONS

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

I.V. COM (2015-2016) Nr. 93  
COMMISSIE INFRASTRUCTUUR

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

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).-** *Uit de laatste cijfers in de pers bleek eerder een daling, zowel van het aantal slachtoffers als van de ernst van de ongevallen. Het zou interessant zijn de redenen te achterhalen. Hopelijk heeft de daling niet alleen te maken met de eindeloze files en het feit dat we daardoor trager gaan rijden.*

*We moeten die cijfers naar voren schuiven in een positieve campagne waar verantwoord rijgedrag aangemoedigd wordt. Voorts wachten we op de resultaten van uw contacten met collega's uit de andere gewesten en met staatssecretaris Jodogne.*

- *Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

## INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

**concernant "la création d'une nouvelle boucle dans le tunnel Stéphanie".**

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Les tunnels bruxellois auront définitivement constitué une préoccupation importante du début de l'année 2016 et le feuilleton est loin de se terminer. C'est avec une réelle impatience que nous attendons le programme pluriannuel d'investissements pour la rénovation des tunnels et autres ouvrages d'art.

La presse a annoncé la proposition de circonscrire une zone du quartier Louise subissant un encombrement de plus en plus aigu. En effet, si les automobilistes venant du nord de Bruxelles empruntent la boucle du tunnel Louise pour rejoindre l'avenue Louise, les automobilistes venant de la Gare du Midi qui souhaitent se diriger vers le bois de la Cambre sont contraints d'emprunter le goulet de l'avenue Louise, qui est un axe fort encombré, ralentissant souvent la vitesse commerciale des lignes de trams.

L'idée de créer une boucle reliant la Porte de Hal à l'avenue Louise a manifestement un sens. Cela améliorera la qualité de la mobilité et recréera incontestablement un art de vivre dans cette zone qui sera dégagée d'un flux de véhicules de transit.

Dans une récente déclaration, vous manifestiez votre volonté de conserver des zones commerciales dans la ville en renforçant leur attractivité par rapport à la concurrence qui va s'établir avec les mégacentres en périphérie. Cela aidera à valoriser les quartiers commerciaux sans toutefois pousser la logique à un stade supérieur, grâce à des propositions concrètes.

Ne serait-il pas judicieux de compléter votre projet de boucle supplémentaire en tunnel entre la Porte

## INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

**betreffende "de aanleg van een nieuwelus in de Stefaniatunnel".**

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).**- *De saga rond de Brusselse tunnels is nog lang niet voorbij. De MR kijkt met ongeduld uit naar het meerjarenplan voor investeringen voor de renovatie van de tunnels.*

*In de Louizawijk geraakt het verkeer alsmaar meer in de knoop, waardoor de reistijden van de trams oplopen. Een nieuwe lus in de Stefaniatunnel ter verbinding van de Hallepoort met de Louizalaan zou de mobiliteit verbeteren en bovendien het doorrijdende verkeer weghouden uit de wijk, waardoor de levenskwaliteit zou toenemen.*

*Onlangs verklaarde u nog dat u de handelswijken in de stad aantrekkelijker wil maken dan de winkelcentra in de Rand.*

*Naast die bijkomende lus in de tunnel is het ook aangewezen om het deel van de Kleine Ring tussen het Louizaplein en de Naamsepoort te overkappen.*

*Kan het Belirisfonds zo'n overkapping financieren?*

de Hal et l'avenue Louise par le recouvrement définitif de l'espace entre la place Louise et la Porte de Namur via un financement Beliris ?

Le projet de tunnel entre la Porte de Hal et l'avenue Louise ne mérite-t-il pas, dans le cadre des travaux de rénovation du tunnel Stéphanie-Louise existant, d'étendre le chantier au recouvrement définitif de l'espace compris entre la place Louise et la Porte de Namur ?

Ce recouvrement ne peut-il être pris en charge par le Fonds Beliris ?

### *Discussion*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je vais répondre concernant la boucle.

Initialement, notre objectif était de rouvrir le tunnel Stéphanie le plus vite possible. Cela impliquait une solution temporaire pour ensuite préparer le dossier en vue d'une rénovation approfondie.

Les ingénieurs, tant de Bruxelles Mobilité que ceux des bureaux externes, ont commencé à travailler, mais très vite ils se sont aperçus que le béton était en mauvais état. Les entrepreneurs ont alors décidé de confronter la théorie à la situation sur le terrain et ont procédé à des tests. Ils ont constaté que le béton était effectivement très endommagé. Tout cela est dû au fait que le béton utilisé à l'époque contenait beaucoup d'écaillles et de sel. En outre, au moment des travaux, ils ont trouvé des armatures qui ne figuraient pas sur les plans. Les ingénieurs ont donc dû refaire leurs calculs.

Par ailleurs, comme on a toujours dit aux responsables des travaux que l'on souhaitait autant que possible une solution définitive, ils nous ont assuré qu'avec quelques semaines de travail supplémentaire, ils pouvaient rénover en profondeur la structure du tunnel et nous épargner une nouvelle fermeture.

Souvenez-vous, en effet, qu'au départ, on songeait à une réouverture temporaire au terme de réparations provisoires.

### *Bespreking*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Oorspronkelijk wilde de regering de Stefaniatunnel zo snel mogelijk weer openen. Ze moest op zoek naar een tijdelijke oplossing, zodat ze het renovatiedossier kon voorbereiden.*

*De ingenieurs van Brussel Mobiliteit en van externe adviesbureaus kwamen echter al snel tot de vaststelling dat het beton in de tunnel er slecht aan toe was. Er is destijds te korrelig beton gebruikt, dat te veel zout bevat. Bovendien werd er tijdens de werken wapening aangetroffen die niet op de plannen stond. Daardoor moesten de ingenieurs hun berekeningen overdoen.*

*Er werd beslist om de Stefaniatunnel structureel en grondig te renoveren, waardoor de werken enkele weken langer zullen duren dan aanvankelijk gepland. We moeten echter kosten wat het kost voorkomen dat de tunnel op korte termijn opnieuw dicht moet.*

*Uiteraard hoop ik dat de Brusselse economie over enkele maanden weer goed draait. De Stefaniatunnel sluiten was niet ideaal. De regering heeft ervoor gekozen om de heropening uit te stellen, maar wanneer het eenmaal zover is, zal de tunnel wel definitief toegankelijk blijven.*

*Achteraf vinden er mogelijk nog werken plaats, maar alleen 's nachts, in het weekend en tijdens schoolvakanties.*

J'espère évidemment que, d'ici quelques mois, l'économie bruxelloise sera relancée. À l'époque, fermer le tunnel Stéphanie n'était pas une solution souhaitable. Nous avons préféré repousser l'ouverture de celui-ci aux vacances d'été mais, une fois rouvert, il le sera définitivement.

Comme vous le constaterez pendant la visite, il sera possible de refaire des travaux et rénovations ultérieurement, mais cela se fera de nuit, pendant les week-ends ou vacances scolaires.

Bien que les ingénieurs essaient de l'éviter, il serait encore possible de travailler dans le tunnel pendant les vacances 2017, en le fermant la journée. Cela permettrait de remplacer une dalle. Cela étant, le tronçon le plus important menant au sud et au centre de Bruxelles restera, en principe, ouvert pendant la journée.

N'oublions pas qu'une partie du tunnel est toujours accessible. Celui-ci connaît un important trafic, des trams passent par là et deux tunnels se croisent à hauteur du carrefour avec Louise. Le béton est tellement mauvais qu'il importe de faire attention à la stabilité et au pouvoir porteur de ce tunnel.

C'est la raison pour laquelle les ingénieurs ou entrepreneurs doivent travailler tronçon par tronçon, de 3m en 3m, sachant qu'il y a 150m à couvrir. Cela veut dire que toute la masse de travail ne peut être abattue en une fois, auquel cas le tunnel risquerait de s'effondrer.

Des étançons d'envergure sont déjà en place pour soutenir la structure et devront être déplacés à mesure que les ouvriers progressent dans le tunnel. Dans un premier temps, ceux-ci pratiquent l'hydromécanique et enlèvent de grandes parties de béton à l'aide de jets d'eau projetés à une pression de 1.000 bars.

Les armatures en place y restent et doivent sécher avant que l'on puisse, dans un second temps, placer de nouvelles armatures en acier inoxydable. Une fois la structure sèche, le travail consiste à refondre d'énormes quantités de béton par-dessus et ce, couche par couche.

Ce travail devra être effectué sur des zones limitées afin que le pouvoir porteur du tunnel soit conservé.

C'est pour cette raison qu'il n'est pas possible

*Mogelijk moet er tijdens de zomer van 2017 nog een betonplaat worden vervangen en moet de tunnel alsnog overdag dicht, al proberen de ingenieurs dat te vermijden. Het deel in de richting van het zuiden en het centrum van Brussel zal open blijven.*

*De tunnel is nog altijd gedeeltelijk open en wordt veel gebruikt. Er rijden trams en op het kruispunt met de Louizalaan kruisen twee tunnels elkaar. Het beton is er zo slecht aan toe dat we de stabiliteit en de draagkracht van de tunnel extra in de gaten moeten houden.*

*Om die reden kan er telkens maar 3 m van de tunnel worden aangepakt, terwijl hij in het totaal 150 m lang is. Als we de werken in één keer zouden laten uitvoeren, zouden we het risico lopen dat de tunnel instort.*

*Er werden stutten aangebracht, die verplaatst worden naarmate de werken opschieten. In eerste instantie wordt het beton met behulp van water onder hoge druk verwijderd. De bestaande wapening wordt behouden en moet drogen vooraleer er een nieuwe, roestvrijstalen bewapening aangebracht kan worden. Daarna wordt het beton er laag na laag over gegoten.*

*Aanvankelijk werkten er twee teams in ploegen aan de tunnel, maar dat was moeilijk te organiseren. Nu worden de werken per deel van 3 m afgerond. Binnenkort worden de stutten verplaatst.*

*De werken gaan tijdens het bouwverlof door en indien mogelijk zullen de arbeiders ook 's nachts doorwerken.*

*De aannemers en de ingenieurs bevestigen dat, als er zich op de werf geen problemen voordoen, de werken deze zomer klaar zullen zijn. Ik ben iedereen die zich inspant om de tunnel zo snel mogelijk weer te openen, overigens zeer dankbaar.*

*De handelaars waarderen dat ze de tunnel konden bezoeken om een beeld te krijgen van de complexiteit van de werken. Ze begrijpen nu beter dat er geen andere oplossing is.*

*Uit een technische studie blijkt dat het mogelijk is om twee lussen aan te leggen in de Stefaniatunnel. Ook dat wordt evenwel een complexe werf, die ongeveer 70 miljoen euro zal kosten.*

d'affecter un grand nombre d'équipes à la fois. Au début, les travaux ont commencé avec deux équipes en deux pauses, mais il a fallu y renoncer en raison de l'organisation du travail. Maintenant, les travaux s'effectuent d'une phase à l'autre et, dans quelque temps, les étançons seront également déplacés.

Les travaux se poursuivront également pendant le congé du bâtiment. Le chantier ne sera donc pas interrompu. Si c'est possible, les ouvriers travailleront également la nuit. Mais ce sont des travaux complexes et très lourds, car n'oublions pas qu'ils se déroulent à l'intérieur d'un tunnel.

L'entrepreneur et les ingénieurs sur place m'ont confirmé à plusieurs reprises que, sauf contretemps sur le chantier, les travaux seront terminés en été.

J'aimerais d'ailleurs remercier tous ces ingénieurs et fonctionnaires pour leur réactivité et pour le travail qu'ils accomplissent afin que le tunnel rouvre le plus rapidement possible.

Par ailleurs, j'ai eu de nombreux contacts avec les commerçants. Ils sont très contents d'avoir été invités à visiter le tunnel pour se rendre compte de la complexité des travaux. Ils ont compris qu'il n'y a malheureusement pas moyen d'agir autrement.

Concernant les deux bretelles, une étude technique indique que c'est faisable. Mais cela coûtera environ 70 millions d'euros, car le chantier est là aussi assez compliqué.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Vous parlez de la nouvelle bretelle ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il s'agit de deux nouvelles bretelles dont le coût reviendrait à 70 millions d'euros.

À l'heure actuelle, la rénovation du tunnel Stéphanie sur 150m tourne aux alentours d'un million d'euros. À ce montant s'ajoutent encore 200.000 euros pour l'électromécanique et la ventilation.

Je soutiens cette idée. Dans le cadre du programme d'investissement dans le tunnel, ce point a été débattu par le gouvernement et beaucoup de ses membres sont pour. La question est celle des moyens financiers. Nous devons déjà investir 5,2

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).**- *Hebt u het over de nieuwe lus?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ik heb het over twee nieuwe lussen die samen 70 miljoen euro zouden kosten.*

*De renovatie Stefaniatunnel kost ongeveer een miljoen per 150 m. Daar komt nog 200.000 euro bovenop voor de elektromechanica en de luchzuivering.*

*De regering besprak de mogelijke aanleg van twee nieuwe lussen in het kader van de opmaak van het investeringsprogramma. Heel wat regeringsleden staan daar positief tegenover. De vraag is alleen waar het geld vandaan moet komen. Het Brussels Gewest moet nu al 5,2 miljard investeren in het*

milliards d'euros dans les transports en commun et 50 à 60 millions annuels dans la rénovation du tunnel, sans parler des autres chantiers. Et l'impact financier de la crise économique est considérable.

Nous n'avons donc pas pris de décision quant à la création des bretelles, car tout dépendra de l'évolution budgétaire. Tout est question de priorités et, soyons clairs, nous ne disposons pas des budgets nécessaires pour l'instant.

Effectivement, le Fonds Beliris pourrait financer le projet, mais pas au détriment des autres chantiers. Il faudrait donc que le pouvoir fédéral octroie de nouveaux moyens financiers. Cela devra être discuté entre l'échelon fédéral et la Région bruxelloise.

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).-** Donc, si on ne travaille pas de jour comme de nuit comme cela se fait ailleurs, c'est à cause des problèmes techniques de séchage ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Entre autres, mais aussi à cause du très mauvais état de stabilité du tunnel. On a mis du temps à se rendre compte de la situation. Il faut faire très attention. J'en ai parlé avec les fonctionnaires, les ingénieurs en charge, les entrepreneurs... C'est très compliqué. Ils font ce qu'ils peuvent pour travailler avec le maximum de personnel. Ils en ont reçu l'autorisation, mais le problème de stabilité et les contraintes techniques les en empêchent.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).-** On parle donc plutôt du mois de septembre ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Non, non. Des vacances d'été.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).-** Dès le mois de juillet ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je vais être prudent. Ce n'est pas mathématique ! Nous dépendons des ingénieurs et des entrepreneurs. Ils ont reçu toutes les autorisations pour aller le plus vite possible, et disent que ce sera pour l'été, qu'il n'y aurait pas de

*openbaar vervoer en 50 tot 60 miljoen euro in de renovatie van de tunnel. Bovendien wegen de financiële gevolgen van de economische crisis zwaar door.*

*Op dit ogenblik heeft de regering niet de budgettaire ruimte om de twee nieuwe lussen te laten aanleggen.*

*Het Belirisfonds zou die werken kunnen financieren, maar we moeten vermijden dat andere investeringen geschrapt worden. De gewestregering moet bij de federale regering aankloppen voor nieuwe middelen.*

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).-** Als er niet dag en nacht gewerkt wordt, komt dat dus door de noodzakelijke droogtijd?

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Onder meer, maar ook door de bijzonder slechte stabiliteit van de tunnel. Daar zijn we ons pas onlangs bewust van geworden, en we moeten erg voorzichtig zijn. De ingenieurs en ondernemers doen wat ze kunnen.

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).-** De tunnel zal dus eerder in september opnieuw toegankelijk zijn?

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Nee, tijdens de zomervakantie.

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).-** In juli ?

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** Ik wil voorzichtig zijn. We hangen af van ingenieurs en ondernemers die de nodige vergunningen hebben gekregen om zo snel mogelijk van start te gaan. Zij stellen de zomer voorop als deadline.

souci. Mais vous avez déjà rénové une vieille maison ?

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Oui...

**M. Pascal Smet, ministre.**- Vous savez donc que souvent, pour des raisons indépendantes de votre volonté, ça prend plus de temps. Je reste donc prudent.

**M. le président.**- La question de M. Van Goidsenhoven était peut-être de savoir s'il s'agissait des vacances d'été 2016.

**M. Pascal Smet, ministre.**- 2016, évidemment !

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Par rapport aux bretelles, vous nous annoncez la nécessité d'un investissement de 70 millions d'euros. Vous y êtes favorable mais, aujourd'hui, vous êtes dans l'impossibilité de nous garantir que cette option pourra être rencontrée prochainement ou que des discussions budgétaires seront entamées à ce sujet. Je sens dans votre chef un a priori positif, mais qu'il n'y a rien qui puisse garantir que cette option sera un jour concrétisée.

**M. Pascal Smet, ministre.**- La situation économique et financière de la Belgique (Bruxelles, la Flandre et la Wallonie) additionnée au Brussels bashing et aux attentats est très difficile. Aucun gouvernement n'est capable de dire comment la situation va évoluer. Nous devons être prudents. Nous savons que nous avons déjà beaucoup de dépenses, comme pour les transports en commun, que personne ne veut remettre en question puisqu'ils sont indispensables.

Nous avons maintenant les tunnels, dont la rénovation va nous coûter entre 50 et 60 millions d'euros. Il y a des frais inhérents à la sécurité et d'autres investissements que le contexte nous impose. Vous comprendrez que la prudence est de rigueur.

Le gouvernement, même s'il est dans sa totalité favorable à l'idée, estime qu'il ne serait pas sage aujourd'hui de s'engager au vu des nombreuses dépenses auxquelles il est confronté. Il ignore encore quel sera l'impact sur les impôts, macro-économiquement, mais aussi sur nos budgets et nos

*Maar hebt u al eens een oud huis gerenoveerd?*

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).**- Ja...

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Dan weet u dat werken soms langer duren dan gepland.*

**De voorzitter.**- De vraag van de heer Van Goidsenhoven was misschien of u de zomervakantie van 2016 bedoelde.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- 2016, uiteraard!

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).**- *U bent voorstander van de aanleg van nieuwe lussen, maar kunt ons niet garanderen dat die optie er binnenkort komt of dat er begrotingsbesprekingen aan worden gewijd.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De economische en financiële situatie van België, gecombineerd met de Brussels bashing en de aanslagen, maakt dat de zaken bijzonder moeilijk liggen. Geen enkele regering kan voorspellen hoe de situatie zal evolueren. We moeten dan ook voorzichtig zijn. We weten dat we al veel uitgaven hebben, zoals voor het openbaar vervoer, en die wil niemand in twijfel trekken omdat ze noodzakelijk zijn.*

*De renovatie van de tunnels zal tussen 50 en 60 miljoen euro kosten. Voorts hebben de aanslagen geleid tot kosten voor bijkomende veiligheids- en andere maatregelen. We weten nog niet wat de impact van dat alles op de belastingen, de begroting en de dotaties zal zijn. Vandaag kunnen we dus onmogelijk beslissen of er in bijkomende lussen geïnvesteerd kan worden.*

dotations. La prudence est donc de mise. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons pas prendre une telle décision aujourd'hui.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENOVEN**

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

concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2015".

**INTERPELLATION JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,**

concernant "le baromètre de satisfaction 2015 de la STIB et les défis lancés par la perturbation de la mobilité en surface".

**INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

concernant "les suites de l'appel à intérêt aux fournisseurs de bus électriques".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,**

concernant "la nouvelle commande de bus par la STIB".

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENOVEN**

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

betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij de MIVB-gebruikers voor 2015".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN,**

betreffende "de tevredenheidsbarometer 2015 van de MIVB en de uitdagingen ten gevolge van de verstoerde bovengrondse mobiliteit".

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

betreffende "de reacties op de oproep tot gegadigden aan leveranciers van elektrische bussen".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,**

betreffende "de nieuwe bestelling van bussen door de MIVB".

**INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE**

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

concernant "la création de trois lignes de tram interrégionales et l'application du principe de réciprocité".

**INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,**

concernant "l'élargissement du Ring".

**INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DELVA,**

concernant "les travaux sur le Ring de Bruxelles (RO), le Brabantnet et les autoroutes pour vélos".

**INTERPELLATION JOINTE DE M. MARC LOEWENSTEIN,**

concernant "la concertation interrégionale, de la mobilité à la Stratégie 2025".

**M. le président.**- Les interpellations sont reportées à la prochaine réunion.

**QUESTION ORALE**

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Loewenstein.

**QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN****INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE**

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

betreffende "de aanleg van drie intergewestelijke tramlijnen en de toepassing van het principe van wederkerigheid".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,**

betreffende "de verbreding van de Ring".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA,**

betreffende "de werken aan de RO, het Brabantnet en de fietssnelwegen".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN,**

betreffende "het interregionaal overleg, van de mobiliteit tot de Strategie 2025".

**De voorzitter.**- De interpellaties worden naar de volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG**

**De voorzitter.**- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Loewenstein.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

concernant "l'exploitation du réseau SNCB par la STIB ou un opérateur privé conventionné".

**M. le président.**- La question orale est reportée à la prochaine réunion.

---

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

betreffende "de exploitatie van het NMBS-net door de MIVB of door een geconventioneerde privéoperator".

**De voorzitter.**- De mondelinge vraag wordt naar de volgende vergadering verschoven.

---