

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

**INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN**  
**COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET DES QUESTIONS**

**COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR**  
**BELAST MET DE OPENBARE WERKEN EN DE MOBILITEIT**  
**COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE**  
**CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA MOBILITÉ**

**VERGADERING VAN MAANDAG 17 JULI 2017**  
**RÉUNION DU LUNDI 17 JUILLET 2017**

**VOORLOPIG VERSLAG**

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.  
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

**COMPTE RENDU PROVISOIRE**

Non encore approuvé par les orateurs.  
Ne pas citer sans mentionner la source.

---

**Présidence : M. Boris Dilliès, président.**

[105]

## **INTERPELLATIES**

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

### **INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA**

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

**betreffende "het circulatieplan rond de voetgangerszone".**

[109]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- De problematiek van de voetgangerszone in het centrum van Brussel en het bijbehorende circulatieplan is al een tijdje niet meer aan bod gekomen in deze commissie. Eind juni 2017 leek er een nieuwe horde te zijn genomen: als er niemand beroep aantekent, kunnen de werkzaamheden aan de voetgangerszone aanvangen in oktober 2017. Een actieve groep handelaars blijft echter ontevreden en overweegt nog steeds om in beroep te gaan tegen de bouwvergunning. In dat geval zou er opnieuw sprake zijn van ernstige vertragingen.

Simultaan met het inrichten van de voetgangerszone in juni 2015 werd een circulatieplan ingevoerd met een testperiode van acht maanden. De evaluatie bestond onder meer in tellingen van het gemotoriseerd verkeer om na te gaan of het circulatieplan zijn doel bereikt had dan wel of er zich ongewenste neveneffecten voordeden. Op basis van de evaluatie zou het circulatieplan bijgestuurd worden.

Vanaf dan zijn de zaken in een stroomversnelling geraakt. De stad Brussel vroeg nog voor het einde van de testfase aan het gewest om enkele aanpassingen door te voeren aan de inrichting van de Kleine Ring. Voorts verzocht het stadsbestuur de MIVB om het traject van de buslijnen 46, 48 en 95 te wijzigen.

[111]

De minister beloofde begin 2016 dat het Brussels Gewest de stad Brussel zou steunen bij de geplande evaluatie in maart 2016, aan het einde van de testperiode. De stad zou instaan voor de tellingen en het was de bedoeling dat ze de cijfers voor verdere analyse aan het gewest zou bezorgen.

Nog voordat de stad haar vraag had gesteld, was het gewest al van plan om na te gaan welke aanpassingen er aan de Kleine Ring nodig zouden zijn, rekening houdend met de plannen op het vlak van fietspaden, verkeerslichten en kruispunten. In 2016 verklaarde de minister nochtans "dat het nog te voorbarig was om daarop al dieper in te gaan".

De minister verklaarde eerder ook nog dat het de bedoeling was het eindverslag van de MIVB af te wachten, waarin de impact van de voetgangerszone en het circulatieplan op de bus- en tramlijnen nader zou onderzocht worden. De knopen zouden dan definitief worden doorgehakt naar aanleiding van het nieuwe busplan. De minister koesterde de hoop om tegen de lente van 2016 over een bevredigend voorstel te beschikken inzake de eindhaltes van buslijnen 48 en 95. Hij beklemtoonde bovendien tot tweemaal toe dat de resultaten van het eindverslag aan de commissie Infrastructuur bezorgd zouden worden.

[113]

Heeft de MIVB het eindverslag afgerond? Wat zijn de conclusies?

De aanvang van de werkzaamheden aan de voetgangerszone is nog steeds onder voorbehoud. Welk effect heeft dit op het busplan van de MIVB met betrekking tot de bediening van het centrum? Hoe evaluateert u de bediening van het stadscentrum?

Wat zijn de conclusies van de evaluatie door de stad Brussel?

Wat is de impact van de voetgangerszone op het autoverkeer in de Vijfhoek in het bijzonder en in het Brussels Gewest in het algemeen?

Hebt u over de klachten van de handelaars inzake de slechtere bereikbaarheid van het centrum al overlegd met de schepen van Economie van de stad Brussel en met de Brusselse minister van Economie?

De werkzaamheden aan de fietspaden op de Kleine Ring zijn gestart. Welke aanpassingen zullen er ten gevolge van het circulatieplan aangebracht worden aan de verkeerslichten en aan de

---

kruispunten?

[115]

*Besprekking*

[117]

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

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- J'aimerais intervenir brièvement dans le cadre de cette interpellation pour aborder la question de l'impact du piétonnier sur la mobilité des services de secours.

Les demandes d'aménagement formulées par le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu), à savoir la traversée du Pentagone entre la porte d'Anderlecht et la porte d'Anvers et le remplacement des bacs à fleurs par des équipements mobiles, concernent la Ville de Bruxelles. Cependant, le Siamu a aussi demandé à ce que les sites propres situés le long du Canal soient rendus entièrement carrossables, de façon à permettre le passage de ses véhicules. Cette demande est du ressort de la Région. Qu'en est-il de cette demande d'aménagement spécifique ?

[119]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- M. le ministre, au début de la mise en œuvre du plan de circulation du piétonnier, nous avons assisté à une diminution drastique de la fréquentation de certaines lignes de bus qui avaient été rabotées. Il se disait même d'ailleurs que la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) était priée de ne pas transmettre les chiffres y afférents.

Qu'en est-il des taux de fréquentation des lignes de bus concernées avant l'installation du piétonnier et depuis sa mise en service ? Il s'agit donc des bus qui ont été affectés soit au niveau du temps de parcours, parce que nous savons que les temps de parcours ont augmenté, soit au niveau de l'itinéraire.

[121]

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

---

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het totale aantal gebruikers van het openbaar vervoer is stabiel gebleven. Wel stellen we een verschuiving van de aantallen op de routes vast door de wijziging van de buslijnen.

[123]

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Excusez-moi, quand vous dites ligne de bus, vous parlez des lignes de bus concernées ou des lignes de bus en général ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je parle des lignes de bus concernées. Mais je n'ai pas encore terminé.

[127]

(verder in het Nederlands)

De grootste daling van het aantal busreizigers noteren we hoofdzakelijk op de verkorte buslijnen 38, 46 en 63. Dat is logisch: als de buslijn korter is, dan zullen ook minder reizigers die bus gebruiken. Er was wel een verschuiving naar andere buslijnen. Die noopte tot een hogere frequentie op die buslijnen, die vaker met gelede bussen moesten worden bediend. Er was uiteraard ook een verschuiving naar de metro en de tramlijnen, die vandaag verzadigd zijn.

Buslijn 86, die de volledige voetgangerszone volgt en waar de stad Brussel om had gevraagd, is geen succes. Sinds een paar maanden verslechteren de rijomstandigheden en bijgevolg de doorstroom op de assen Wolvengracht-Augustijnensstraat en Visverkopersstraat-Van Arteveldestraat door dubbelparkeerders. Ook op de as Koningsstraat-Regentschapsstraat zijn er blokkades door de verkeerssituatie, hoewel de trams er in eigen bedding rijden. Volgens mij is daar politie nodig om het verkeer te regelen. Hoe dan ook moeten we alles blijven monitoren.

[131]

(poursuivant en français)

Mme Delforge, je n'ai pas de chiffres précis avec moi, mais je veux bien demander à la STIB de les préparer. Il convient d'être prudent, car des événements se dérouleront pendant et après le lancement de la piétonnisation.

[133]

(verder in het Nederlands)

---

In principe zullen de werkzaamheden geen impact hebben, aangezien ze plaatsvinden in autovrije zones waar geen bussen rijden. De organisatie van de bouwplaats moet voorgelegd worden aan de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen. Men zal gefaseerd te werk moeten gaan. Er moet met de aannemer, met Beliris, met de stad Brussel en de MIVB worden besproken hoe de impact voor het busverkeer nihil kan zijn.

Er zal af en toe een kruispunt moeten worden aangepakt. Het is dan een kwestie van dat goed te plannen.

Hoe beoordeel ik de bediening van het stadscentrum? Er is een sterk aanbod van metro's, premetro's en bussen. Toch zijn er, zeker wat het busaanbod betreft, verbeteringen nodig.

Voor de crisis in de stad Brussel was er een akkoord over bus 46. Die zou in de eerste fase tot IJzer rijden. In de tweede fase wordt die lijn doorgetrokken tot Tour & Taxis.

[135]

*(poursuivant en français)*

Cela répond à la question de M. Loewenstein relative au bus 46 et à la demande du Siamu de pouvoir emprunter les rues Van Artevelde et de Laeken dans les deux sens. Nous y étions favorables. Juste avant la crise politique que nous traversons actuellement, la Ville de Bruxelles était d'accord sur ce principe. J'espère qu'elle le restera.

[137]

*(verder in het Nederlands)*

We hebben het advies van de stad Brussel over het licht gewijzigde busplan nog altijd niet ontvangen. Tijdens de afgelopen maanden hebben we wel overlegd met de burgemeester en andere vertegenwoordigers van de stad, maar dat overleg is nooit door het schepencollege bekraftigd. Ik hoop dat het voorstel na de nieuwe overlegronde behouden blijft.

Het is niet aan mij om de evaluatie van de stad Brussel toe te lichten. Dat moet u aan de stad zelf vragen. Als bewoner van het stadscentrum meen ik vast te stellen dat er vandaag veel minder auto's zijn in de Vijfhoek, maar dat andere plaatsen nog steeds met veel autoverkeer kampen en dat daar ingegrepen zou moeten worden. Ook al heeft de stad voor onder andere de Anderlechtsestraat en de Van Arteveldestraat wijzigingen aangebracht, er zijn er meer mogelijk. Zo is er op het Bloemenhofplein te veel doorgaand verkeer, dat vermeden kan worden. Minder auto's komt nu

eenmaal de luchtkwaliteit en de leefbaarheid ten goede.

De gewestelijke impact blijft veeleer beperkt. Er is wat meer verkeer op de Kleine Ring, vooral ter hoogte van de Ninoofsepoort, wat ook logisch is. De impact blijft echter eerder beperkt in verhouding tot het globale verkeersniveau op die plekken. Ook de grote werf die onlangs aan de Ninoofsepoort van start ging, heeft trouwens een onmiskenbare impact, net zoals de werven op het gedeelte tussen de Hallepoort en het Saincteletteplein.

[139]

Ik heb eerder ook al gezegd dat er een probleem is aan de Konings- en de Regentschapsstraat.

De gewestregering heeft met Brussel Mobiliteit geld vrijgemaakt om bij de heraanleg van de centrumlanen een lokaal stadsdistributiecentrum voor leveringen aan de handelszaken in te richten. Dat project wordt uitgewerkt door Atrium en de stad Brussel en wordt tijdens de verschillende fasen van de werf geëvalueerd.

Wat de aanleg van de fietspaden op de Kleine Ring betreft, kijken de mensen momenteel heel verwonderd naar het fietspad op de Poincarélaan, dat trouwens ten zeerste gewaardeerd wordt. Dat de aanleg van een fietspad nog zoveel verwondering wekt, wijst erop dat er nog heel veel werk aan de winkel is.

Wij zullen van de heraanleg van de Kleine Ring gebruikmaken om de integrale uitrusting voor de regeling van het verkeer te vernieuwen, alle kruispunten aan te sluiten op de verkeerslichtencentrale van Brussel Mobiliteit en te investeren in dynamische verkeerslichten. Op die manier kunnen het groenegolf- en don't-block-the-boxprincipe veralgemeend worden.

[141]

*(poursuivant en français)*

Concernant la dernière question sur le Siamu, à laquelle je n'ai pas encore répondu, vous avez sans doute remarqué que ma collègue Mme Jodogne et moi-même avons fait installer un bouton pour régler le trafic à partir de la caserne principale. Nous avons aussi convenu d'examiner dans toute la Région comment fluidifier des axes compliqués pour des services d'urgence tels que les ambulanciers et les pompiers.

De plus, le long du canal, les plantations n'étant pas vraiment entretenues, j'ai signalé à ma collègue que je n'ai pas d'objection de principe à ce que ce tronçon soit rendu carrossable. L'idée sera

---

examinée dans les semaines à venir et une décision définitive devrait être prise vers septembre-octobre.

[143]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- U had het over het globale verkeersvolume van een aantal lijnen die al dan niet succesvol zijn. Ik veronderstel dat u zich daarbij baseert op het eindverslag van de MIVB? Wordt dat verslag ooit nog aan ons voorgelegd?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het eindverslag moet nog worden bijgewerkt en vervolledigd met de door het gewest aangeschafte data-analyse.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- En krijgen we het dan te zien, zodra het bijgewerkt is? Het gaat om een van de belangrijkste projecten uit deze regeerperiode. We moeten het absoluut kunnen volgen.

U zei dat de stad Brussel de formele evaluatie nog niet afgerond heeft. Wat bedoelt u daarmee?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik bedoelde de evaluatie van het busplan.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Is dat nog steeds niet gebeurd?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Nee. Meer kan ik daarover niet zeggen.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- U zegt dat het niet uw taak is om mij de evaluatie vanwege de stad Brussel te bezorgen. Als inwoner van dit gewest ben ik echter zeer geïnteresseerd in uw standpunt. Het betreft toch geen geheime documenten? Als we dit project goed willen volgen, lijkt het mij logisch dat we er inzage in krijgen.

Ik stel vast dat u mijn vraag niet wilt beantwoorden. Dat is zeer jammer. Hoe wilt u dat wij ons een beeld van de situatie vormen?

*(Opmerkingen van mevrouw Dejonghe)*

*(Vrolijkheid)*

[161]

U bent evenmin ingegaan op mijn vraag of u contact hebt gehad met de schepen van Economie van de stad Brussel en met de minister van Economie over het circulatieplan en de impact op de handelaars.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik heb gezegd dat het stadsdistributiecentrum goedgekeurd werd door de regering. Heeft staatssecretaris Debaets het daar dan niet met u over gehad?

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Hebt u weet van andere handelaars die beroep aangetekend zouden hebben?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik denk niet dat ze mij dat zouden komen vertellen.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Het had gekund dat u, als bewoner van het stadscentrum, daarover iets had opgevangen.

Het overleg tussen de stad Brussel en het Brussels Gewest over de voetgangerszone verliep in het begin erg stroef. Is dat nog altijd zo? U lijkt daarop te alluderen wanneer u het over het busplan hebt.

**De heer Pascal Smet, minister.**- De laatste weken is er heel wat gebeurd in de stad Brussel. Ik beklemtoon dat ik hoe dan ook in het belang van alle Brusselaars wil handelen. Iedereen heeft er belang bij dat de samenwerking zo goed mogelijk verloopt. Daarnaast is het van primordiaal belang dat de werken zo snel mogelijk van start gaan.

Ik heb ook al gezegd welke aanpassingen er volgens mij nodig zijn. De komende weken zullen we ongetwijfeld nog met de stad Brussel overleg plegen. Daarnaast is het belangrijk dat de nieuwe burgemeester in functie treedt, want dat is nog altijd niet het geval. Zodra dat gebeurd is, zullen het gewest en de stad duidelijke afspraken kunnen maken voor de rest van de regeerperiode en kunnen we bijgevolg vooruitgang boeken. Ik herhaal dat ik daarbij te goeder trouw en in het belang van de Brusselaars en de Brusselse mobiliteit zal handelen.

[173]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- J'entends bien que les usagers doivent se rabattre sur des lignes de bus avec des ruptures de charge supplémentaires. Je vous demande de prendre conscience du fait

que, pour toute une partie de la Région, il est infiniment plus rapide de se rendre au centre de la ville en voiture, même avec les embouteillages, qu'en transports en commun. Ajoutez-y les correspondances et la comparaison n'a même plus de sens.

Sauf par militantisme, celui qui dispose d'une voiture - et des systèmes comme DriveNow ne sont pas là pour l'en dissuader - a tout intérêt à l'utiliser. La multiplication des correspondances est un jeu extrêmement dangereux : en termes de pénibilité, pour les gens qui n'ont pas le choix, et en termes de report modal vers la voiture, pour ceux qui l'ont.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est la raison pour laquelle nous avons tout fait pour convaincre la Ville d'accepter la bande bus à contresens dans les rues Van Artevelde et de Laeken, qui permet au bus 46, en provenance d'Anderlecht, de circuler jusqu'à Tour & Taxis.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Il faut peut-être apprendre à dire parfois non à la Ville.

[179]

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous l'avons fait ! La situation a bien changé et la position de la Région s'est renforcée.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Nous aurons dès lors l'occasion de revenir sur le sujet.

[183]

*- Het incident is gesloten.*

[185]

## INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

**betreffende "de uitvoering van de resolutie die de MIVB vraagt om haar infrastructuur en voorzieningen toegankelijk te maken voor personen met een handicap".**

---

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Op 6 juli 2016 heeft het Brussels parlement een resolutie goedgekeurd waarin het de Brusselse regering vraagt om de infrastructuur en de voorzieningen van de MIVB toegankelijk maken voor personen met een handicap. De resolutie werd, op een enkele onthouding na, met eenparigheid van stemmen aangenomen. Iedereen is het er duidelijk over eens dat hiervan werk moet worden gemaakt.

Ondertussen zijn we een jaar verder. Ik ben dan ook benieuwd naar wat er gebeurd is en wat er op korte termijn nog zal gebeuren. Op welke vragen uit de resolutie kwam er ondertussen een antwoord? Stelde de MIVB iemand aan om de werken te coördineren die moeten leiden tot een toegankelijke infrastructuur en aangepaste voorzieningen?

Worden de verenigingen voor personen met een handicap daarbij betrokken?

Hoeve staat het met de materiële aanpassingen, bijvoorbeeld om de problemen met de horizontale en de verticale afstand tussen het perron en het metrostel op te lossen? Er liep een proefproject met tussenstroken, maar voor zover ik weet is dit in de fase van proefproject blijven steken.

[189]

Hoe zit het met het conform maken van de onaangepaste automatische hellingen, die het onmogelijk maken om de T3000 en T4000-tramstellen te gebruiken?

Hoe zit het met het onderzoek van de mogelijkheid om diverse personen met beperkte mobiliteit die in een rolstoel zitten, tegelijk toegang te verschaffen tot eenzelfde bus-, tram- of metrostel? Zijn de voorzieningen al aangepast? Is het uurrooster van de bijstandsdienst afgestemd op de openingsuren van de metro? Is er een telefoonlijn zonder verhoogd tarief voor personen met een beperkte mobiliteit?

In de resolutie werd gevraagd naar een regelmatige evaluatie van de vooruitgang. Wanneer mogen we een eerste evaluatie verwachten? Er zou tweearlijks een specifiek rapport aan het parlement worden bezorgd. Wanneer kunnen we het eerste rapport ontvangen?

In uw antwoord op interpellaties van 6 juni 2016 over de toegankelijkheid van het metronet somde u meerdere maatregelen op. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de toegankelijkheid van het bovengronds netwerk? Kunt u ons dit evaluatiereport bezorgen? Hoe ver staat het met de evaluatie van het ondergronds netwerk, die eind 2016 nog in voorbereiding was? Wat is bijvoorbeeld de situatie van de liften, inclusief die in de premetro?

Begin dit jaar trok een aantal mensen met een handicap aan de alarmbel. Ze maakten zich zorgen over de toegankelijkheid van de nieuwe metrostations op de toekomstige noord-zuidmetrolijn. Er rezen bijvoorbeeld heel wat twijfels over de interne verplaatsingen in het station en over de hoogte van de perrons. De eerste plannen van Beliris vertonen inderdaad heel veel hindernissen voor mensen met een beperking. Werden er intussen aan de plannen aanpassingen aangebracht om de nieuwe metrostations integraal toegankelijk te maken? Blijkbaar was Beliris in eerste instantie niet bereid om die aanpassingen door te voeren. Dit kunnen we echt niet maken bij de aanleg van nieuwe stations, die veertig tot vijftig jaar of zelfs nog langer moeten meegaan, vooral als we al vanaf het begin weet hebben van problemen. Hoe zullen we dit op voorhand door een onafhankelijke instantie kunnen laten controleren?

[193]

*Bespreking*

[195]

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

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je me joins aux questions posées sur le suivi de notre résolution relative à l'accessibilité des infrastructures des équipements de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) aux personnes en situation de handicap, votée le 8 juillet 2016.

Je vous ai récemment interrogé par écrit pour savoir si le modèle d'évaluation prévu dans notre résolution avait effectivement été mis en place. Outre le rapport spécifique sur l'accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite (PMR), à présenter tous les deux ans au parlement, une évaluation régulière des progrès et de l'amélioration de l'accessibilité des infrastructures de la STIB aux PMR doit en effet être établie sur la base de données objectives.

Vous m'avez répondu qu'un tableau de bord avait été conçu par la STIB en partenariat avec les associations et que, pour répondre à leurs demandes, des données avaient été intégrées dans le rapport annuel 2016 de la STIB.

Même si le chemin est encore long pour parvenir à une accessibilité totale des transports en commun pour les PMR, je profite de cette intervention pour saluer le travail en cours et la collaboration avec le secteur concerné. J'ajouterais une question à celles formulées par M. De Lille. Parmi les demandes inscrites dans la résolution, certaines ne nécessitent pas de budget et de travaux importants.

Je pense à l'amélioration de l'information à destination des PMR sur le site internet ou l'application

mobile de la STIB ou par une meilleure signalétique. Il était demandé avant tout de prévoir une information fiable, mise à jour en temps réel, permettant à la personne en situation de handicap de savoir comment accéder aux stations et ne pas s'y retrouver bloquée.

L'adaptation de la signalétique pour les personnes atteintes de déficience intellectuelle ne nécessite pas de gros travaux non plus. Il faut savoir que ces personnes peuvent être complètement désorientées dans une station de métro ou dans l'espace public. Il avait été demandé un marquage au sol, la transformation des lettres en pictogrammes représentant le métro, le tram et le bus dans les stations souterraines, comme dans les stations en surface. Il était aussi question de l'adaptation de l'ergonomie des bornes d'achat.

Quelles sont les avancées en matière d'information destinée aux PMR et d'adaptation de la signalétique pour les personnes atteintes de déficience intellectuelle ?

[197]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** M. le ministre, je ne répéterai pas les questions de mes collègues portant sur l'évaluation de la mise en œuvre de la résolution que nous avons adoptée. Je m'attacherais plutôt à des aspects concrets. Comment se fait-il qu'aujourd'hui, des quais très récents ne soient pas alignés sur les planchers de tram ? Que va faire la STIB ?

Je prendrai l'exemple des travaux de l'avenue Buyl qui ont duré très longtemps. Devant l'Université libre de Bruxelles (ULB), les quais de tram ne sont pas alignés sur les planchers de tram. Pour le reste, les remplacements de voies sont effectués avec des quais à la bonne hauteur. Il y a donc un seul arrêt de la ligne, mais le plus important en termes de fréquentation, qui n'est pas accessible. Et ces travaux n'ont même pas deux ans !

Qu'allons-nous faire ? Allons-nous réexécuter ces travaux ou attendre vingt ans pour voir ce qu'il y a lieu de faire. C'est inimaginable ! Comment se fait-il que nous soyons encore confrontés aujourd'hui à des situations pareilles dans cette Région ?

[199]

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Pour le cas de l'avenue Buyl, je vais m'informer. J'ai vaguement le souvenir qu'il y avait une raison particulière.

---

À titre préliminaire, j'aimerais faire remarquer que j'ai récemment visité d'autres régions et grandes villes d'Europe où la situation des personnes à mobilité réduite est loin d'être enviable. En comparaison avec Paris, Madrid ou Londres, Bruxelles réalise déjà beaucoup dans ce domaine, même s'il est évidemment possible d'améliorer encore l'accessibilité de notre réseau de transport.

[201]

(verder in het Nederlands)

Soms moeten we de zaken vanuit een ander perspectief bekijken. Dat neemt uiteraard niet weg dat er verbeteringen nodig zijn.

Een aantal van uw vragen heb ik reeds eerder beantwoord.

Op mijn initiatief werd een PMB-werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van mijn kabinet, Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab), de voorzitter van de commissie voor personen met een beperkte mobiliteit, Brussel Mobiliteit en de MIVB. Die werkgroep komt twee keer per jaar samen en volgt de initiatieven ter zake.

Verder is er een werkgroep van de Cawab en de MIVB die zich bezighoudt met de initiatieven van de MIVB en wordt voorgezeten door de accessibility manager van de MIVB, de heer Christian Destrycker.

Ik verwijst verder naar de subcommissie voor personen met een beperkte mobiliteit van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, waarin alle betrokken instanties vertegenwoordigd zijn.

Er is een heus debat gaande over de verticale en horizontale leemtes bij de metro en in mindere mate ook de tram. Oplossingen daarvoor zijn niet eenvoudig, wegens de aanleg van de perrons volgens het oorspronkelijke ontwerp van lijnen 1 en 5 en 2 en 6. Op termijn kan dat probleem opgelost worden. In afwachting daarvan is menselijke assistentie de enige mogelijkheid om de toegankelijkheid significant te verbeteren.

De MIVB is bezig met de uitwerking van een algemeen project voor de toegankelijkheid van de trams, naar analogie met de bussen. Dat project zal Accessitram heten en gaat nog dit jaar van start, maar het wordt geen eenvoudige zaak. Wel is er duidelijk aan de MIVB gezegd dat er oplossingen moeten komen.

[203]

In maart 2017 werd al een aantal verbeteringen doorgevoerd op het gebied van telefonie en assistentie. Oorspronkelijk was er assistentie beschikbaar van 7.45 uur tot 20.45 uur. Inmiddels kunnen gehandicapten van 7 uur tot 22 uur bijstand krijgen. Bovendien moeten ze daarvoor niet langer reserveren. Een passagier die onverwacht komt, krijgt in de praktijk binnen de 10 tot 20 minuten assistentie, terwijl dat volgens de regel binnen het uur moet gebeuren.

In de Boa-stellen kunnen twee rolstoelgebruikers met assistentie van de bijstandsdienst van de MIVB samen reizen, als ze de voor rolstoelen ontworpen plaatsen gebruiken. Vroeger kon er op zo'n Boa-stel maar één rolstoelgebruiker mee.

Personen met een beperkte mobiliteit kunnen op een telefoonnummer zonder toeslag terecht met al hun vragen over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

De MIVB stelde in samenwerking met de betrokken verenigingen een structuur voor een boordtabel op. Ik verwacht tegen september of oktober een eerste, onvolledig versie van die boordtabel. Het probleem is echter dat de MIVB vindt dat ze over een periode van minstens twee jaar moet kunnen meten om over een vergelijkbare basis te kunnen beschikken. Nadien moet de MIVB die boordtabel jaarlijks in haar jaarverslag opnemen, zodat iedereen ze kan raadplegen. Ik zal nagaan of het mogelijk is om de voorlopige versie sneller af te werken, zonder dat er eerst twee jaar metingen aan vooraf moeten gaan.

[205]

De stand van zaken van de toegankelijkheid van het boven- en ondergrondse net werd in 2016 opgesteld en is opgenomen in de basisinformatie die aan het consortium van Stratec, Ascaudit Mobilité, BIVV en Alter&Go werd bezorgd. Dat consortium is belast met de strategische studie over de toegankelijkheid van het net. De studie werd besteld door Brussel Mobiliteit, in samenwerking met de MIVB. Het consortium moet een strategisch plan over de toegankelijkheid uitwerken en nadien ook uitvoeren. Het zal ook in de beheersovereenkomst staan, waarover we momenteel met de MIVB onderhandelen.

De liften in station Delta werden afgelopen maand in gebruik genomen. Zo werd een magische drempel overschreden: meer dan twee op drie stations hebben perrons die toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.

Ik heb u alle details al in januari 2017 gegeven. Intussen werd station Delta ook aan de lijst toegevoegd. Ik stel voor dat we de volledige lijst aan het verslag laten toevoegen. Er staan ook een aantal premetrostations in. Troon en Diamant worden ook aangepast. Er zijn stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd voor Clemenceau, Simonis, Madou, Beurs en Vandervelde. Die werken zitten in een voorbereidende fase.

---

Er zijn aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning ingediend voor Park en Hallepoort. Studies zijn aan de gang voor de stations Stuyvenbergh, Beekkant, Boileau, Thieffry, Jacques Brel, Noordstation, Horta, Munthof, Montgomery, Roodebeek, Anneessens en Ribaucourt. Ook voor Albert zal dat het geval zijn. De bedoeling is dat Albert in 2018 wordt aangepakt in het kader van de metrowerken.

Uw opmerking over de nieuwe metrolijn naar Schaarbeek is terecht. Als we nieuwe metrolijnen invoeren, moeten die volledig toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. We hebben dat duidelijk laten weten aan Beliris. Brussel Mobiliteit kreeg de opdracht een studie over de kwestie te bestellen.

[209]

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

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Uw antwoord stelt mij tevreden. Niemand verwacht dat het probleem na één jaar opgelost is. We zijn ons allen bewust van de historische achterstand waarmee we te kampen hebben. Dat betekent echter niet dat we het daarbij moeten laten. We zullen er nauwlettend op toezien dat er vooruitgang geboekt wordt.

Ik ben blij dat het consortium een strategisch plan zal opstellen. Als Stratec daarvan deel uitmaakt, vraag ik me af of het consortium, naast het opstellen van het plan, meteen ook dient te melden hoe de zaak station per station en geval per geval aangepakt moet worden.

**De heer Pascal Smet, minister**.- Dat moet ik nakijken.

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Als het louter gaat om het vaststellen van de tekortkomingen, maken we weliswaar een stap in de goede richting, maar dan moet de volgende stap wel snel volgen.

Het Brussels Gewest moet er echt bij Beliris op blijven aandringen om het nodige te doen. Er zou ook geen stedenbouwkundige vergunning verstrekken mogen worden als het dossier niet in orde is. We moeten op voorhand met de verenigingen voor personen met een beperkte mobiliteit samenwerken, zodat die tijdig hun instemming kunnen verlenen. Dat is niet zo moeilijk.

**De heer Pascal Smet, minister**.- U zal van de verenigingen wellicht al gehoord hebben dat het overleg nu veel vlotter verloopt.

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Mijn collega verwees daarnet naar de situatie aan de Université

---

libre de Bruxelles (ULB). Het Brussels Gewest moet de gemeenten duidelijk maken dat personen met een beperkte mobiliteit altijd de prioriteit moeten krijgen. We mogen niet aanvaarden dat we die mensen verplichten elders op te stappen. Vaak kunnen die mensen dat overigens helemaal niet. Hun mobiliteit moet steeds bovenaan de prioriteitenlijst staan. Trouwens, wat goed is voor personen met een beperkte mobiliteit, is meestal goed voor iedereen.

Niet alleen het gewest moet dus een andere houding aannemen, ook alle gemeenten moeten meewerken. Het is niet de eerste keer dat ik daarop aandring.

[215]

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

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Peut-être ai-je été distrait mais je ne pense pas avoir eu de réponses concernant les mesures qui ne sont pas trop chères pour améliorer l'information sur l'accessibilité des stations, comme sur l'application mobile et le site internet de la STIB, ainsi que la signalétique sur place pour les PMR ainsi que pour les personnes atteintes de déficience intellectuelle.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je n'ai pas répondu. Cet aspect fait partie du plan global sur la signalétique que la STIB doit réaliser. Je dois la relancer car il y a longtemps que je n'ai plus entendu parler de ce plan.

Normalement, la STIB a analysé toute la signalétique, donc pas uniquement celle destinée aux PMR. En effet, quand vous ne connaissez pas une station de métro, il n'est pas toujours facile de repérer la sortie. Il faut savoir que nous sollicitons déjà beaucoup la STIB. Quoi qu'il en soit, je me renseignerai pour savoir où en est son plan de signalétique.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Vous avez une idée du calendrier pour ce plan de signalétique ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- J'interrogerai la STIB sur son stade d'avancement et vérifierai avec elle s'il est possible de mettre en œuvre des mesures rapides pour les PMR.

[223]

- *Het incident is gesloten.*

[225]

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE 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 mise en place d'accompagnateurs dans les transports en commun bruxellois (STIB)".**

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

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- À l'heure où notre Région souhaite renforcer la sécurité, le confort et le sentiment de bien-être des usagers dans les transports publics, et alors que la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), au grand dam des usagers, a indiqué sa volonté de supprimer les accompagnateurs de train, je plaide pour que Bruxelles réintroduise des accompagnateurs sur le réseau de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB).

Je sais que cela ne peut se faire partout, mais ne pourrait-on lancer des expériences pilotes ? À mon sens, cette présence répond à bon nombre de nos préoccupations actuelles et aux besoins des usagers. Je vois déjà au moins trois bonnes raisons de réintroduire des accompagnateurs dans les transports en commun :

- des raisons évidentes de sécurité, car la présence quasi permanente d'un accompagnateur renforce le sentiment de sécurité chez les usagers (Mais cela implique aussi qu'un employé soit là physiquement, véritablement disponible si une personne souhaite signaler un problème dans le véhicule, un comportement suspect, une personne qui ferait un malaise ou un problème technique.) ;
- l'amélioration du service au citoyen et la recréation du lien social, dont l'importance est bien connue ;
- l'amélioration de la vitesse commerciale des véhicules, puisque le chauffeur du tram ne serait alors plus troublé par des demandes de renseignements ou l'achat de tickets.

Avez-vous décidé d'évaluer la possibilité d'introduire progressivement, à partir d'une expérience

pilote, des accompagnateurs sur le réseau de la STIB ? Quand ce type d'expérience pourrait-il être mené ?

[231]

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je n'y suis pas opposé, mais, il y a eu, y compris quand vous siégiez comme moi au gouvernement, une tendance à réduire le nombre d'agents sur le réseau. Ce n'est pas propre à Bruxelles, c'est pareil dans les autres Régions. Cela ne concerne pas que le personnel à bord des bus, des trams ou des métros mais aussi les agents de station.

À Bruxelles, nous sommes allés dans le même sens, avec votre formation politique. Je ne pense pas que ce choix ait été le bon. Il y avait bien sûr des tas de raisons de le faire - des raisons budgétaires, utiliser le personnel à d'autres fins - mais, il me semble, qu'à l'heure actuelle, par les temps qui courent, une présence humaine est absolument souhaitable dans les stations et même dans les bus.

Cependant, le problème est budgétaire. Moi, j'aimerais prendre une telle décision aujourd'hui mais, vu le nombre de bus, de trams, de métros, cela coûterait très cher de mettre un accompagnateur sur chaque ligne. Ce serait positif pour l'emploi à Bruxelles mais cela serait très onéreux.

Or, pour l'instant, nous n'avons pas cet argent puisque nous investissons énormément dans le réseau, dans l'augmentation de la fréquence, dans l'amélioration de l'accès pour les PMR, etc.

[233]

Toutefois, nous agissons. Dans le cadre de la sécurisation du métro, la STIB engagera au moins 107 patrouilleurs supplémentaires. Pour l'instant, ces postes sont pourvus par des personnels temporaires, des agents externes. Dans les prochains mois, ils seront progressivement remplacés par du personnel de la STIB.

J'ai demandé à la STIB de réfléchir à la possibilité, dans les grandes stations, de désigner une sorte de "station manager" permanent, identifiable et connu de tous. Dans le même ordre d'idées, il serait utile que les nettoyeurs et contrôleurs des stations de métro restent les mêmes sur de plus longues périodes. La STIB peut encore réaliser des progrès dans ce domaine.

La STIB est consciente de la nécessité de maintenir ses agents sur le terrain. Je veux rencontrer ces agents pour leur expliquer combien il est important que, plutôt que de converser entre eux, ils soient à l'écoute des usagers.

[235]

Comme cela demande à la STIB d'engager pas mal de personnel supplémentaire, il me paraît opportun que ces employés puissent collaborer avec les autres agents de sécurité, les militaires, ainsi que les policiers qui sont sur place.

Vous vous souvenez de ce que nous avions beaucoup de problèmes à la station Bourse. Grâce à une action commune, ce problème est quasi totalement réglé. La simple présence continue de deux agents de sécurité a permis, par exemple, d'augmenter considérablement le nombre de gens qui paient leur ticket. De même, l'ambiance dans la station a radicalement changé.

C'est la direction dans laquelle nous devons poursuivre le travail en cours.

À plus long terme, lorsque le métro sera automatisé, les conducteurs de métro devront être réorientés, et cela pourrait contribuer à une solution.

Je pense en outre que la STIB, dans son organisation interne, doit valoriser davantage la fonction de ses agents. Cette démarche pourrait déjà être lancée afin de tirer tout le parti du personnel en fonction.

Sachez que l'accompagnement est déjà fréquent aujourd'hui sur le réseau Noctis.

[237]

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

**M. Benoît Cerexhe (cdH).-** Je remercie le ministre pour sa réponse. Je partage vraiment son point de vue. Au plus on augmente la présence humaine identifiable dans les transports en commun, au mieux c'est. Vous avez mentionné les 107 patrouilleurs. Je pense que travailler sur la question du personnel de nettoyage est aussi une bonne idée pour qu'on puisse toujours identifier les mêmes personnes. Je vous suggère aussi d'examiner dans le cadre de ce qui est mis en place par le ministre de l'Emploi, les conventions premier emploi et les mises à disposition de personnel, si la STIB ne pourrait pas émerger à ce type de programme.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Elle le fait déjà, je pense.

**M. Benoît Cerexhe (cdH).-** C'est un programme en effet assez peu coûteux. Cela permettrait d'intensifier la présence humaine dans les transports en commun.

[243]

- *L'incident est clos.*

[245]

## QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

**concernant "la gestion de la mobilité lors du BXL Tour 50 km".**

## QUESTION ORALE JOINTE DE M. PAUL DELVA,

**concernant "les embouteillages monstres lors du premier BXL Tour".**

[249]

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

**M. Fabian Maingain (DéFI).-** Le 25 juin dernier, Bruxelles organisait son premier 50km BXL Tour. Cet événement a engendré de nombreuses complications de mobilité. J'aimerais faire le point à ce sujet. Ainsi, de nombreux twittos ont interpellé Bruxelles Mobilité et cette dernière a répondu qu'elle n'était pas responsable, que la Ville était en cause.

Comment a été coordonnée la préparation de cet événement entre Bruxelles Mobilité, la zone de police, la Ville de Bruxelles et l'organisateur, le Brussels Major Events (BME) ? Quel bilan tirez-vous de cette première édition ?

[251]

**De voorzitter.-** De heer Delva heeft het woord voor zijn toegevoegde mondelinge vraag.

**De heer Paul Delva (CD&V).-** BXL Tour is een leuk initiatief voor fietsers, maar voor de mobiliteit in het algemeen en de autobestuurders in het bijzonder was het allesbehalve een feest. Er

---

was een ongeziene verkeerschaos. Autobestuurders zaten urenlang in de file. Het evenement bleek onvoldoende aangekondigd en er werden geen alternatieve routes voorgesteld.

Op maandag 26 juni vond een evaluatievergadering plaats bij Brussel Mobiliteit waarin werd nagegaan wat er fout liep. Wanneer in Brussel de noord-zuidverbinding afgesloten wordt voor autoverkeer wegens een evenement, dan is het niet verwonderlijk dat er files ontstaan.

Hoe evalueert Brussel Mobiliteit de eerste BXL Tour in zijn geheel? Hoe evalueert Brussel Mobiliteit de verkeerschaos? Wat waren de oorzaken daarvan? Wat liep er verkeerd met de voorbereiding?

Welke lessen werden er uit deze editie getrokken voor eventuele volgende edities op het vlak van de bekendmaking van het evenement, de aanduiding van alternatieve routes, enzovoort?

[253]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je regrette le fait que la Ville de Bruxelles ait organisé cet événement sans l'implication réelle la Région bruxelloise. Le BXL Tour constitue une belle promotion pour l'usage du vélo dans la ville. Cependant, quand on organise un événement de ce genre, je trouve que cela doit se faire en concertation. À quoi bon faire semblant que la Région n'existe pas ?

Si je le regrette, j'estime aussi que les responsables politiques membres d'un exécutif ne doivent pas exposer inutilement des querelles en public, c'est la raison pour laquelle je n'ai pas protesté publiquement à l'époque.

Cet événement est donc bien un événement organisé par la Ville de Bruxelles et plus spécifiquement par Brussels Major Events (BME). Bruxelles Mobilité a participé à une réunion de briefing avec l'organisation et les autres acteurs concernés où il a été demandé de prendre les mesures nécessaires afin de fermer certains tunnels et d'annoncer via les moyens disponibles cette activité. Pour le reste, c'est la Ville de Bruxelles qui a tout organisé.

Lors de la réunion de débriefing, les points d'amélioration suivants ont été proposés : avancer l'heure de départ, rouvrir beaucoup plus vite les tunnels de la Petite ceinture direction Koekelberg, assurer que tous les signaleurs soient sur place suffisamment à temps et fortement amplifier la communication de cet événement tout en mettant en évidence les déviations et les endroits où on peut facilement traverser le parcours.

[257]

(*verder in het Nederlands*)

De organisatie zal onderzoeken of het mogelijk is om het traject te wijzigen om zo de overlast te beperken.

Bovendien zal ze de voorwaarden naleven van de ordonnantie van 14 mei 2009 van mevrouw Huytebroeck en mezelf met betrekking tot de verplaatsingsplannen. De ordonnantie voorziet in een aantal verplichtingen op het vlak van verplaatsingen bij grote evenementen.

De BXL Tour veroorzaakte heel wat verkeershinder, maar ik ben er wel van overtuigd dat dit evenement in Brussel bestaansrecht heeft.

[259]

(*poursuivant en français*)

Le plus important, maintenant, est qu'à l'avenir la Ville collabore avec la Région, pour une organisation conjointe. Logiquement, il vaut mieux partager que tout garder pour soi.

[261]

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

**M. Fabian Maingain (DéFI).**- Je crois, pour y avoir participé, que c'est un premier événement auquel les Bruxellois ne s'attendaient pas, malgré l'information qui a largement circulé.

S'agissant des 20km de Bruxelles, par exemple, les habitants s'y sont habitués et prennent leurs dispositions.

En l'occurrence, les gens ont été surpris, d'autant que l'événement a coïncidé avec le week-end de l'Aïd, où beaucoup de familles désiraient se déplacer dans la capitale. Il faudra en tenir compte.

Il faudra sans doute repenser l'événement en commençant par l'organiser plus tôt le matin et par revoir en partie l'itinéraire.

En revanche, je ne comprends pas que vous puissiez dire que la Région n'a pas été impliquée alors qu'elle siège au conseil d'administration du BME. Ensuite, Bruxelles Mobilité, vous l'avez dit vous-même, a organisé une réunion de débriefing. Je suppose que, lors de cette réunion, vous ne vous êtes pas contentés d'enregistrer simplement le fait que tous les tunnels bruxellois seraient fermés, sans rien prévoir.

J'ai du mal à comprendre ce qui n'a pas fonctionné dans la préparation de l'événement.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il y a eu un problème d'information et de communication. Or c'est la Ville de Bruxelles qui organisait cet événement.

**M. Fabian Maingain (DéFI).**- Oui, mais vous aviez le parcours, vous auriez pu prévoir... C'est la mission de Bruxelles Mobilité !

**M. Pascal Smet, ministre.**- La Ville a dit qu'elle s'occupait de toute l'organisation.

**M. Fabian Maingain (DéFI).**- J'aimerais surtout qu'à l'avenir cet événement, festif et de promotion du vélo, ne connaisse plus le même chaos car il constitue un atout pour la Ville et la Région.

J'invite d'ailleurs mes collègues à y participer.

*(Remarques de M. Dillies et de Mme Delforge)*

*(Sourires)*

[275]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Hoewel ik uw antwoord begrijp, sta ik er toch enigszins versteld van. De organisatie lag in handen van de stad Brussel, terwijl het evenement in verschillende gemeenten plaatsvond. Ik heb de optelsom niet gemaakt, maar er werd door een redelijk aantal gemeenten gefietst. Er was duidelijk een communicatieprobleem. Ik volg collega Maingain wanneer hij stelt dat het gewest toch moeten weten wat de gevolgen van een urenlange sluiting van de tunnels kunnen zijn. Bij zo'n belangrijk evenement zou dit toch een alarmbel moeten doen rinkelen.

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

Het is in elk geval jammer dat dit tof initiatief overschaduwde werd door een manke communicatie, wat het imago van onze stad bij de bezoekers uit Vlaanderen en Wallonië zeker geen goed heeft gedaan. Vele gezinnen hebben de dag in de auto doorgebracht, terwijl we toch wel sterk zijn in het organiseren van toffe, culturele evenementen. We doen allemaal heel erg ons best om het Brussels Gewest zo goed mogelijk te verkopen bij de andere gewesten, dan is het schijnend als er zoiets gebeurt.

Ik hoop dan ook dat de slechte organisatie en het gebrek aan communicatie eenmalig waren, zodat toffe initiatieven daar in de toekomst niet meer onder te lijden hebben.

- *De incidenten zijn gesloten.*

[283]

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

**betreffende "de openbaar vervoersverbinding tussen Tour & Taxis en Brussel-Noord".**

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

**De heer Paul Delva (CD&V).** - Binnenkort verhuizen 2.600 Vlaamse ambtenaren naar het nieuwe Herman Teirlinckgebouw. Enkele maanden geleden vernamen we dat de Vlaamse regering overwoog om tussen Brussel-Noord en Tour & Taxis een pendelbus in te leggen, omdat ze het openbaarvervoeraanbod ontoereikend achtte. Ze zou daarvoor offertes hebben gevraagd aan de private busmaatschappij Keolis, aan De Lijn en aan de MIVB.

Toen ik u daarover in februari ondervroeg, antwoordde u dat er van zo een pendelbus nog geen sprake was. Wel zou de MIVB in haar nieuwe busplan logischerwijze rekening houden met de ontwikkeling van Tour & Taxis. U stelde dat de capaciteit van het openbaar vervoer aan het Noordstation met 33% zou toenemen omdat er een lijn bijkomt.

U antwoordde me ook dat u overlegde met Tour & Taxis, met de Vlaamse overheid en met Leefmilieu Brussel over een verbetering van de verbinding met het Noordstation en dat u de MIVB had verzocht daarover een nota te schrijven. Die nota zou dan de basis vormen voor de besprekingen over de aanpassing van de trajecten van De Lijn, die heel wat buslijnen naar de

---

Noordwijk telt.

Klopt het dat De Lijn ondertussen een offerte heeft bezorgd aan de Vlaamse regering voor het inleggen van pendelbussen tussen Brussel-Noord en Tour & Taxis?

Daarnaast zou De Lijn een voorstel gedaan hebben om die pendelbuslijn in het bestaande aanbod te integreren. Daarvoor zou het traject van lijn 129, tussen Dilbeek en Brussel-Noord, worden aangepast, zodat die lijn via de Havenlaan langs Tour & Taxis zou rijden en zo verder naar het Noordstation.

Kan De Lijn eigenlijk wel een nieuwe buslijn in gebruik nemen die uitsluitend op Brussels grondgebied ligt, zonder dat de Brusselse regering of de MIVB daarbij officieel betrokken is? Moet die bus niet in het busplan van de MIVB worden opgenomen? Mij lijkt het in elk geval zeer vreemd dat het Vlaams Gewest via De Lijn een nieuwe buslijn zou inleggen die uitsluitend over Brussels grondgebied loopt. Kunt u daarover meer duidelijkheid geven?

[287]

Er zou samen met de stad Brussel naar een oplossing worden gezocht voor de problemen ten gevolge van ongewenst gedrag vanwege sommige buurtbewoners in het park tussen Brussel-Noord en Tour & Taxis.

Is de nota van de MIVB over de mogelijke verbetering van de verbinding tussen Brussel-Noord en Tour & Taxis afgerond? Wat zijn de conclusies? Wat is het resultaat van de hierop gebaseerde gesprekken met De Lijn?

Wat is vandaag uw visie over een dergelijke pendelbus van De Lijn voor Vlaamse ambtenaren tussen Brussel-Noord en Tour & Taxis? Is er sinds februari hierover nieuwe informatie beschikbaar? Hoe verhoudt het voornemen van de Vlaamse regering zich tot de nota van de MIVB? Hoe zou die pendelbus kunnen passen in het nieuwe busplan van de MIVB?

De Vlaamse regering heeft ook de MIVB gevraagd om een offerte in te dienen. Is dat gebeurd?

Welke afspraken werden er gemaakt met de stad Brussel in verband met het ongewenste gedrag van buurtbewoners in het park tussen het Noordstation en Tour & Taxis?

[289]

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Naar aanleiding van de ontwikkeling van de site van Tour & Taxis heeft de MIVB haar toekomstige aanbod tegen het licht gehouden. Op dit moment zijn er twee reguliere MIVB-lijnen met in totaal twaalf bussen per uur tijdens de spits, wat neerkomt op een maximale capaciteit van achthonderd passagiers. De komende jaren zal dat aantal stelselmatig opgetrokken worden door de aankoop van nieuwe bussen, de invoering van het nieuwe busplan en, eindelijk, de bouw van de nieuwe Picardbrug door Beliris. Op die manier kan ook het aanbod van De Lijn versterkt worden.

Dit betekent dat er niet langer twee, maar vier buslijnen de Tour & Taxis-site zullen verbinden met het station Brussel-Noord, wat neerkomt op 1.500 passagiers per uur. Daarnaast zal er nog een andere buslijn, met name buslijn 46, Tour & Taxis verbinden met het centrum van de stad en tot in Anderlecht rijden. Kortom, de komende jaren zal de ontwikkeling van het busaanbod gelijk evolueren met die van de site.

We hebben de MIVB en De Lijn inderdaad gevraagd om samen te onderzoeken welke opties er zijn om de capaciteit tussen Tour & Taxis en Brussel-Noord op korte termijn te kunnen versterken. De bussen van De Lijn vervoeren immers veel pendelaars naar Brussel, waarvan een deel wellicht ook in dienst is bij de Vlaamse administratie. Het lijkt dan ook logisch dat die bussen niet alleen via het station Brussel-Noord zouden rijden, maar ook langs Tour & Taxis om de passagiers daar rechtstreeks te kunnen afzetten.

Oorspronkelijk wilde De Lijn vanaf 1 september 2017 langs Tour & Taxis rijden door lijn 129 tussen Brussel-Noord en Dilbeek-Zuurweide om te leiden naar de Redersbrug. Dat plan gaat uiteindelijk niet door omdat De Lijn ervoor geopteerd heeft te werken met de private pendeldienst van de Tour & Taxis-site.

[291]

Het is dan ook een misverstand om te denken dat De Lijn op Brussels grondgebied een pendeldienst zou organiseren. De Vlaamse overheid zal gebruik maken van een al bestaande, private pendeldienst die Tour & Taxis aanbiedt aan de bedrijven in de buurt, waaronder bijvoorbeeld ook de KBC. Het gaat hierbij om een tijdelijke maatregel in afwachting van de nieuwe bussen. Op dit moment kunnen we het aanbod immers niet vergroten omdat er te weinig bussen beschikbaar zijn.

Eind september 2017 zal de MIVB de bestaande haltes verplaatsen. Ze komen iets dichter bij de ingang van Tour & Taxis waardoor ze ook makkelijker gebruikt kunnen worden.

Het Maximiliaanpark is eigendom van de stad Brussel. We hebben dat probleem van het "ongewenst gedrag van sommige buurtbewoners", zoals de heer Delva het zo mooi stelt, met de stad besproken. Het komt erop neer dat nozems stenen naar beneden gooien vanop de passerelle in het park. Een oplossing zou kunnen zijn om die passerelle af te breken, maar dat mag niet omdat het

---

een toegang voor de brandweer betreft.

We pogen ook een alternatief aan te bieden door te werken aan de fietsverbindingen tussen het Noordstation en Tour & Taxis. Ik wijs erop dat ook de Vlaamse overheid trouwens het aantal fietsers wil vergroten.

[293]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- De Vlaamse regering heeft dus geen openbare aanbesteding bekendgemaakt?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Niet dat ik weet.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- En er zou gebruik worden gemaakt van een bestaande pendeldienst, georganiseerd door Tour & Taxis?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik denk het, maar het is niet uitgesloten dat Vlaanderen voor de private pendeldienst heeft geopteerd na een offerte-aanvraag. Dat gaat dan echter louter om een Vlaamse beslissing.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Mocht De Lijn een nieuwe buslijn willen installeren die deels door Brussel loopt of een bestaande buslijn willen aanpassen, moet dit bedrijf dan de goedkeuring krijgen van de Brusselse regering?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Inderdaad.

[305]

*- Het incident is gesloten.*

[307]

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

### AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE

---

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

**betreffende "de incidenten met bussen van De Lijn op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".**

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Onlangs bleek dat De Lijn het traject van drie buslijnen in Molenbeek aanpaste. Het traject werd verplaatst van de Vierwindenstraat naar de Alphonse Vandenpeereboomstraat. Die beslissing volgde op een reeks incidenten waarbij op een halfjaar tijd maar liefst elf voertuigen van De Lijn werden bekogeld, onder andere met stenen.

De route via de Vierwindenstraat is een rechtstreeks gevolg van de werken aan de Ninoofsepoort. De buslijnen 126, 127 en 128 van De Lijn zouden tot het einde van de werken die omleiding volgen. De voertuigen van de MIVB zouden in die buurt niet worden bekogeld, al rijdt bus 89 sinds de start van de werken ook niet meer door de Vierwindenstraat.

De Lijn denkt wanneer ze zo'n maatregel neemt uiteraard terecht in de eerste plaats aan de veiligheid van de reizigers en de bestuurders. Hetzelfde geldt echter ook voor de bussen van de MIVB. Deze feiten speelden zich af op het grondgebied van het Brussels Gewest. Bent u ervan op de hoogte? Hoe reageert u daarop?

Hoe werken de MIVB en De Lijn samen om dergelijke incidenten op gemeenschappelijke trajecten te voorkomen?

Overlegde u met De Lijn en met de gemeente Molenbeek over deze zaak? Wat leverde dat op? Hoe kunnen dergelijke incidenten in de toekomst vermeden worden?

Vergoedt het Brussels Gewest De Lijn voor de schade? Werden daar afspraken over gemaakt?

Klopt het dat de MIVB in de Vierwindenstraat vroeger nooit met dergelijke voorvalen werd geconfronteerd? Deden er zich elders vergelijkbare incidenten voor op een lijn van de MIVB? Welke incidenten waren dat? Waren ze even ernstig? Welke maatregelen nam u toen?

[311]

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

---

**De heer Pascal Smet, minister.**- Sinds 2009 bestaat er een conventie van de verschillende openbare vervoersmaatschappijen over de uitwisseling van statistieken en informatie over vertrouwelijke fenomenen en incidenten. De MIVB is ongetwijfeld op de hoogte. Dergelijke informatie hoeft niet per se tot bij mij te komen.

We hebben hier te maken met een maatschappelijk probleem dat zich meestal op straat voordoet. Soms is het gericht tegen het openbaar vervoer. Er zal meer veiligheidspersoneel worden ingezet. Hopelijk is dat al een deel van de oplossing.

Voor zover ik weet, zal het Brussels Gewest De Lijn niet vergoeden voor de opgelopen schade. Het Brussels Gewest is trouwens niet verantwoordelijk voor het probleem, dat door bepaalde individuen wordt veroorzaakt. Volgens mij hoeft het Brussels Gewest niet te betalen. Anders zou je bijvoorbeeld ook de politie kunnen laten betalen omdat die verantwoordelijk is voor de veiligheid.

De MIVB heeft op die plaats nooit iets meegeemaakt. Elders in het gewest waren er wel gelijkaardige incidenten. In 2015 waren er 60 incidenten en in 2016 waren er 39. We zien een eerder dalende lijn.

Als zich zo iets voordoet, verwittigt de MIVB systematisch de politie. Haar eigen veiligheidsdienst doet speciale patrouilles in de betreffende zone. In ernstige gevallen kan de MIVB genoodzaakt worden om de lijn tijdelijk lokaal om te leiden. Dat gebeurt altijd in overleg met de politie en de eigen veiligheidsdienst. De politie is het beste geplaatst om dit te kunnen inschatten.

Dat is alle informatie waarover ik momenteel beschik.

[313]

*- Het incident is gesloten.*

[317]

## 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,**

**concernant "l'état d'avancement du réaménagement du rond-point Schuman".**

---

**M. le président.**- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[321]

## **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,**

**concernant "l'allocation mobilité mise en place par le gouvernement fédéral et la complémentarité avec le plan de déplacements pour les entreprises".**

**M. le président.**- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[325]

## **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

**concernant "l'exécution des travaux ICR".**

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

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Il me revient que Bruxelles Mobilité prévoit de mettre tous ses moyens budgétaires liés à l'exécution des itinéraires cyclables régionaux (ICR) sur le chantier de la Petite ceinture. Or les communes bruxelloises sont en attente de l'exécution de différents chantiers. Pour Forest, par exemple, si plusieurs chantiers ont déjà été exécutés, il reste encore quelques aménagements à réaliser en exécution du permis d'urbanisme délivré à la fin de l'année 2012. Ainsi, la liste des travaux ICR non exécutés à ce jour est la suivante :

- réaménagement de façade à façade de l'avenue Alexandre Bertrand : ce projet a été suspendu après concertation entre votre cabinet, Bruxelles Mobilité, la commune et les riverains, et devait être

---

retravaillé par vos soins ;

- carrefour Massenet-Lainé : ce projet dépend du chantier du bassin d'orage ;
- carrefour Patinage-IIème Armée Britannique-Saint-Denis ;
- carrefour Saint-Denis-chaussée de Bruxelles ;
- carrefour Liège-Vanpé ;
- carrefour Vanpé-Kersbeek ;
- carrefour Bambou-Haveskercke ;
- carrefour Berkendael-Brugmann ;
- carrefour Haveskercke-Jonc ;
- carrefour Haveskercke-Denayer ;
- coussins berlinois Denayer et Haveskercke ;
- traversée piétonne à Haveskercke ;
- divers marquages cyclables (Liège, Vanpé, Kersbeek, Haveskercke).

Si des chantiers ne sont pas exécutés pour des raisons tout à fait justifiées - nouveaux plans à réaliser pour Alexandre Bertrand, attente de nouvelles du chantier du bassin d'orage pour Massenet,... -, d'autres, qui ne concernent plus des rénovations globales de voiries, mais plutôt des aménagements de sécurité ponctuels, pourraient être réalisés dès demain.

Me confirmez-vous que le budget ICR a été intégralement affecté au projet de pistes cyclables autour de la Petite ceinture ? Dans l'affirmative, qu'en sera-t-il des chantiers ICR en attente dans les communes bruxelloises ?

Qu'en est-il, par exemple à Forest, des aménagements de carrefour en attente de réalisation ? Si des choix financiers doivent être opérés, prévoyez-vous une concertation avec les communes pour vous entendre sur les chantiers qu'elles estiment prioritaires ?

Un nombre considérable de chantiers ICR ont fait l'objet d'un permis d'urbanisme. Le permis d'urbanisme pour Forest a été délivré à la fin de l'année 2012, soit il y a presque cinq ans, et n'est pas valide indéfiniment. Les projets ne risquent-ils pas de tomber à l'eau par expiration du permis ?

[329]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les travaux sur les ICR à Forest, Saint-Gilles, Ixelles et Uccle se poursuivent normalement, mais, en effet, certains chantiers sont postposés pour des raisons de coordination.

Il n'y a pas de réallocation de budgets relatifs aux ICR vers le projet de la Petite ceinture. Les travaux relatifs aux ICR sont pour la plupart exécutés sur un marché stocks, permettant une plus grande souplesse dans la planification des différents sous-projets sur un itinéraire cyclable. La Petite ceinture sera réalisée avec des adjudications ou des stocks spécifiques.

Des chantiers sont en cours à Ixelles, par exemple à la rue du Page, et à Saint-Gilles. Les projets sur les ICR se poursuivent donc normalement. Afin de réaliser une meilleure coordination de chantiers, la commission de coordination des chantiers a reporté celui situé sur l'axe de la rue Saint-Bernard dans le cadre du chantier du tunnel de la Porte de Hal.

Bruxelles Mobilité est en contact régulier avec l'administration communale de Forest pour la coordination des différents chantiers dans la commune. Une dernière réunion a eu lieu ce lundi 10 juillet.

Pour le moment, il n'y a pas de tri des projets relatifs aux ICR sur la base d'aspects financiers. Un permis reste valable sans échéance, du moment que des travaux significatifs ont été entamés et qu'il n'y a pas eu de constat par le service d'urbanisme régional d'un arrêt des travaux pendant plus d'un an. Vu que des travaux sont en cours depuis quelques années en différents endroits de la commune et qu'il n'y a aucun constat d'arrêt de ceux-ci, le permis délivré en 2012 reste donc valable, y compris pour l'avenue Alexandre Bertrand.

[331]

---

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

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je me réjouis de cette réponse. Il s'agissait peut-être juste d'un malentendu. Sans doute faut-il vérifier ce qui se dit entre Bruxelles Mobilité et les services communaux, puisque l'information me vient des services communaux. Peut-être s'agit-il d'une mauvaise compréhension, mais il faudra clarifier cela à l'avenir, car c'est préoccupant.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Peut-être cela vient-il du fait que ces derniers mois, les agents s'occupaient des permis pour la Petite ceinture. Cela pourrait avoir causé un retard ponctuel.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je ne vais pas refaire la liste ici, on ne fait pas du sous-localisme, mais c'est un exemple qui peut s'appliquer à d'autres communes. Si, en effet, le budget dédié aux ICR n'est pas reporté sur la Petite ceinture, cela signifie que nous pouvons avancer sur nombre de petits chantiers et aménagements ne nécessitant pas vraiment une très grande coordination et ne créant pas de nuisances importantes. Je transmettrai l'information.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ne connais pas tout l'état de ce dossier, mais je peux vérifier avec l'administration communale si elle est prête à faire des plans. Nous l'avons déjà fait avec d'autres communes.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Tout est fait. Le permis est délivré et les plans existent.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Dans les cas que vous évoquez, où il y a parfois des adaptations ou des travaux à réaliser, je ne suis pas opposé à ce que la commune s'en charge en tant que maître d'ouvrage, et que la Région lui transfère de l'argent. Cela s'est déjà fait.

[343]

- *L'incident est clos.*

[345]

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

## QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

---

## PUBLICS,

**concernant "la mobilité sur le canal de la Senne et la gestion du Waterbus".**

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

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Nous discutons chaque semaine en commission de problèmes liés la mobilité, mais très rarement, nous abordons la question de l'utilisation du canal de la Senne. Néanmoins cette voie navigable est aujourd'hui en partie exploitée par Brussels by Water, une association de développement qui a pour objet l'utilisation touristique, récréative et éducative des voies d'eau navigables en Région bruxelloise.

Pour les trajets quotidiens, qu'ils soient touristiques ou professionnels, il existe le Waterbus, un bateau d'une capacité de 90 places dont le parcours relie, via six arrêts, Sainctelette à Vilvorde. Ce Waterbus offre divers avantages, comme le confort du déplacement (à bord, il est possible d'emmener son vélo, de déjeuner, de travailler, de lire son journal, de surfer via le wi-fi), mais aussi un certain gain de temps pour l'usager par rapport à d'autres moyens de transport.

Ce service, administré par Brussels by Water, est soutenu financièrement, tant par la Région bruxelloise que par la Région flamande. Selon les informations émanant de Brussels by Water, la distance Vilvorde-Saintelette est parcourue en 45 minutes et sans risque d'embouteillages, à une vitesse moyenne de 25km/h via le Waterbus. Si en voiture, le temps de parcours reste plus rapide (de 25 à 30 minutes), c'est sans compter sur les embouteillages aux heures de pointe. Quant au même trajet en transport en commun, même si la ligne S1 relie rapidement mais peu fréquemment la gare de Bruxelles-Nord à Vilvorde, le temps de parcours est au mieux de 45 minutes, sans prendre en considération le temps d'attente aux correspondances et les éventuels retards.

Même si la rapidité de ce mode de transport n'est pas encore optimale, au vu des problèmes de mobilité à Bruxelles, il reste intéressant de pouvoir compter sur un réseau navigable offrant une alternative au reste du réseau sans nécessiter de grands travaux.

Enfin, les chiffres en attestent, cette activité interrégionale évolue très positivement. De 2015 à 2016, le Waterbus est passé, sur sa période de fonctionnement s'étalant du 1er mai au 31 octobre, de 24.000 à 31.000 passagers. Quant à la fréquence de passage, elle a augmenté. Le Waterbus navigue aujourd'hui cinq jours par semaine, du lundi au vendredi. Du 1er juillet au 15 août de cette année, il naviguera tous les jours. On peut donc encore s'attendre à une augmentation de la fréquentation du canal comme chemin navigable.

Depuis quand Bruxelles soutient-il ce Waterbus ? Quel est le montant octroyé, année après année, depuis la mise en circulation de ce mode de transport ? Avez-vous connaissance du soutien apporté

pendant la même période par la Région flamande ? D'un point de vue technique, est-il possible de procéder à des améliorations du Waterbus pour que ce dernier soit plus rapide ?

La STIB a-t-elle évalué la possibilité d'intégrer les voies navigables dans son réseau ? Pourrions-nous imaginer un jour un véritable réseau navigable à Bruxelles ? La STIB a-t-elle prévu d'informer ses usagers des différents arrêts du Waterbus ? Des tarifs spécifiques pourraient-ils être proposés afin d'encourager la multimodalité ?

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

[353]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La Région bruxelloise soutient le projet depuis ses débuts en 2013. C'est grâce à ce soutien, combiné à un soutien de la Loterie nationale et de la Flandre que ce projet a pu être initié. Pour vous donner une idée, en 2016, nous totalisions une aide de 50.000 euros de Bruxelles Mobilité, de 45.000 euros du Plan canal, de 10.000 euros de visit.brussels et de 61.700 euros de la Flandre.

La navigation en territoire bruxellois représente deux tiers des trajets couverts, contre un tiers en Flandre. Dans une période de bonne gestion des finances publiques, il est à souligner que la croissance du projet a été en grande partie financée avec les revenus propres générés par une plus grande fréquentation du Waterbus. En effet, en 2013, il comptait 10.000 passagers, pour 32.200 en 2016, soit le triple. Évidemment, il y a plus de jours de navigation par semaine. Le taux de recouvrement des coûts était de 37% en 2016.

Le but est d'augmenter progressivement la fréquence du Waterbus, parallèlement avec les développements en cours sur les quais, de continuer à augmenter le confort et le caractère attractif du projet et de développer des synergies avec les nombreux acteurs du canal.

Le Waterbus a beaucoup d'arguments en sa faveur. Par exemple, ses temps de parcours sont très concurrentiels :

- du quai des Péniches (passerelle Picard) à Docks Bruxsel, 10 minutes à l'avenir, contre 20 minutes aujourd'hui ;

- du pont Van Praet au quai des Péniches (avec bientôt le Musée d'art moderne), 10 minutes à l'avenir, contre 20 minutes aujourd'hui ;

- de Vilvorde à Sainctelette, 30 minutes à l'avenir, contre 50 minutes à l'heure actuelle ;
- du quai de Heembeek (parking hors de la ville) à Sainctelette, 15 minutes à l'avenir, contre 30 minutes à l'heure actuelle.

[355]

Les nouveaux développements le long du canal vont encore favoriser le succès potentiel du Waterbus. Au-delà des temps de parcours, d'autres améliorations doivent être apportées, comme la manœuvrabilité, pour rendre le Waterbus concurrentiel sur les plus longues distances. Les bateaux actuels pourraient ainsi être équipés d'un propulseur d'étrave qui permettrait, à défaut d'augmenter la vitesse de pointe des bateaux, de pouvoir augmenter très fortement leur manœuvrabilité et de gagner beaucoup de temps lors de l'embarquement et du débarquement des passagers.

Les premières années de fonctionnement, entre 2013 et 2017, peuvent être considérées comme une phase de développement du projet, qui recèle d'évidence de nombreuses potentialités.

Cet été, le Waterbus naviguera sept jours sur sept. À présent que les développements urbains sont mieux cernés, les perspectives de collaboration pourraient être étudiées. Le temps est venu de vérifier, avec la STIB, comment le Waterbus pourrait être intégré à son offre. Le contrat de gestion actuel de la STIB limite son champ d'intervention au métro, au tram et au bus. C'est la raison pour laquelle le prochain contrat de gestion pourrait intégrer la collaboration avec le Waterbus. Ce n'est pas encore décidé, mais c'est une piste qui doit être explorée.

Le Waterbus et les lignes existantes et futures de la STIB sont parfaitement complémentaires. La STIB n'a pas prévu, à ce stade, d'informer ses voyageurs des différents arrêts du Waterbus. Je pense cependant que nous pourrions envisager de le faire.

De la même façon et dans l'optique d'une plus grande coopération avec la STIB, nous pourrions également envisager des tarifs combinés. Nous ne désirons pas créer de nouveaux tarifs, puisque nous sommes plutôt dans une optique de simplification des grilles tarifaires. La question sera néanmoins étudiée.

En conclusion, le projet de Waterbus a désormais démontré tout son potentiel. Il est donc temps de le développer et de l'intégrer éventuellement dans l'offre de la STIB.

[357]

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

**M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Merci pour vos réponses précises, notamment sur les aspects techniques du Waterbus, qui ne relève pas directement de vos compétences.

J'ai noté que le potentiel était là et qu'il y avait une marge de manœuvre pour améliorer la desserte par les voies navigables.

Souhaitez-vous intégrer le Waterbus dans le contrat de gestion et à quelle condition ?

L'information pourrait déjà être envisagée dans la perspective d'un futur contrat de gestion.

Enfin, en ce qui concerne les tarifs, il convient d'intégrer le trajet en Waterbus dans le projet d'intégration tarifaire. J'imagine que cela prendra un certain temps mais il ne faut pas perdre cette idée de vue.

Par ailleurs, lorsque le Waterbus sera intégré dans le contrat de gestion, l'intégration tarifaire sera automatique.

J'espère que ce projet se développera et contribuera à l'amélioration de la mobilité dans la capitale.

- *L'incident est clos.*

[361]

## QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "la commande de bus électriques pour une nouvelle ligne dans le Pentagone".**

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo)**.- Je vous avais posé une question écrite pour connaître les moyens nécessaires à la mise en œuvre d'une ligne de bus spécialement dédiée au Pentagone. Qu'il s'agisse du coût du matériel roulant nécessaire à son exploitation, du nombre de chauffeurs équivalents temps plein requis ou des fréquences et amplitudes, je n'ai reçu aucune réponse précise. Par contre,

la commande de matériel roulant spécifique a été annoncée dans la presse ce mois de juin. Je m'en étonne donc.

De deux choses l'une : ou vous naviguez à vue dans un projet qui n'est même pas encore budgétisé, mais pour lequel des moyens sont déjà engagés, ou le coût est connu, mais suffisamment problématique pour ne pas être communiqué. Dans un cas comme dans l'autre, la situation n'est pas acceptable.

Il est ici question de mettre en place une navette qui répondra principalement aux besoins des visiteurs venus en voiture jusque dans les parkings bordant la Petite ceinture et le piétonnier pour se rendre dans le Pentagone. Or, dans le même temps, la desserte du Pentagone pour les usagers quotidiens de la STIB a été sciemment dégradée ces dernières années, avec des raccourcissements de lignes, des suppressions de sites propres, des terminus ou arrêts dissociés, des terminus sur ligne et non en bout de ligne, donc des aménagements pénalisants qui augmentent la pénibilité pour des voyageurs qui ont déjà subi une ou deux correspondances en amont.

En outre, depuis plusieurs années, des représentants de la Ville de Bruxelles ne cachent pas leur ambition de bannir les bus articulés du Pentagone pour les limiter aux portes de la Petite ceinture et forcer une correspondance par un dispositif qui ressemblerait à la fameuse cityline, le petit train électrique de Mme Ampe.

Enfin, ailleurs sur le réseau, des lignes de bus sont desservies avec parcimonie, offrant un matériel roulant en fin de vie et des fréquences insuffisantes et peu attractives.

[365]

Il est donc particulier d'apprendre que des moyens indéterminés sont mobilisés pour répondre aux projets de la Ville de Bruxelles alors qu'ils sont contraires aux intérêts du reste de la Région, voire se font au détriment des usagers quotidiens du transport public. Autrement dit, on serait tenté de croire que vous soutenez l'attitude un petit peu nimby de la Ville de Bruxelles.

C'est pourquoi, M. le ministre, je souhaite savoir si, oui ou non, nous disposons d'un budget relatif à la mise en œuvre de la cityline du centre-ville. Quel est-il ? Cette ligne est-elle liée à la suppression des bus articulés dans le Pentagone à moyen terme ? Si tel n'est pas le cas, quelles garanties pouvez-vous apporter pour l'affirmer ?

[367]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- J'ai dit à ceux qui voulaient bannir les bus articulés de la ville que le problème n'est pas qu'ils sont trop larges, trop massifs, mais que les trottoirs sont trop petits.

(*Remarques de Mme Delforge*)

Dès le moment où on élargit les trottoirs, il n'y a plus de problème avec ces bus articulés.

Deuxièmement, évoquer le côté nimby de la Ville de Bruxelles est un peu trop réducteur. Ce sont tout de même surtout des commerçants du haut et du bas de la ville qui sont à l'origine de cette demande d'une interaction à destination, entre autres, des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite (PMR), afin de créer des liens... Beaucoup de partis politiques ici présents se sont aussi exprimés dans ce sens.

Le budget est prévu dans le budget global de l'électrification, soit 27,6 millions d'euros. Plus précisément, pour la commande de sept minibus plus le système de recharge, cela coûte 3,8 millions d'euros, hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). En y ajoutant le prix des pièces de recharge et la maintenance des batteries et des moteurs sur leur durée de vie, on arrive à un total de 5,4 millions d'euros hors TVA. Mais c'est le prix de l'électrification : comme vous le savez, c'est beaucoup plus cher que des bus hybrides ou diesel.

Voilà, j'ai répondu très précisément à votre question : 3,8 millions d'euros.

[373]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Absolument pas !

(*Remarques de M. Smet*)

Nous n'avons toujours aucune idée du budget que cela nécessite en termes d'équivalents temps plein. Je ne l'ai pas entendu.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous estimons que nous aurons besoin de 20 chauffeurs à temps plein pour assurer l'exploitation de cette nouvelle ligne. En plus, c'est une ligne complémentaire. Elle ne va pas remplacer des bus articulés.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Nous avons donc 20 équivalents temps plein. Je pense que la complémentarité est déjà visible dans les plans actuels où certains arrêts ne seront plus desservis par des lignes classiques mais bien par la city bus line. Il suffit de se rendre sur le trottoir devant le parlement puisque c'est ce qui est prévu. D'autre part, je comprends bien que les commerçants demandent quelque chose pour pallier la réduction de la desserte.

[381]

**M. Pascal Smet, ministre.**- Ce n'est pas leur demande. J'ai rencontré les associations de commerçants. Ils souhaitent que les quartiers Louise, Sablon et Dansaert soient reliés par une ligne de bus électriques.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je trouve pour le moins douteux que l'on dépense autant d'argent pour ce projet-là alors que les lignes normales se dégradent. De plus, je vous invite à sortir de temps en temps du Pentagone, pour aller voir les dessertes et les conditions de transport de certaines lignes de bus, y compris aux heures de pointe. Allez expliquer à ces gens qui prennent les transports en commun tous les jours que leurs conditions de transport sont acceptables tout en les comparant à celles d'une navette de bus dans le Pentagone...

(*Remarques de M. Smet.*)

**M. Pascal Smet, ministre.**- Une navette de bus électrique...

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Cela leur fait une belle jambe, à ceux qui voyagent en dehors du centre-ville.

On est face à ce terrible paradoxe : d'un côté, on a laissé se dégrader une série de lignes dans la ville et, ensuite, on investit des millions pour desservir une nouvelle ligne électrique, en y affectant deux dizaines d'équivalents temps plein. Pendant ce temps-là, en première et seconde couronne, des gens attendent parfois 15 à 20 minutes en heure de pointe !

Je pense, M. le ministre, qu'on s'est engagé dans une mauvaise dynamique et je me demande si l'on n'est pas en train petit à petit de multiplier les correspondances pour amener les gens dans le centre-ville. Je pense que cette navette de bus servira avant tout aux gens qui viennent en voiture jusque dans les parkings de la Petite ceinture.

[389]

Vous ne m'avez absolument pas convaincue. Il existe d'autres priorités, comme redorer un peu les

---

lignes existantes en ramenant le bus 38 dans le centre, par exemple.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous sommes en train d'acquérir 235 bus pour augmenter l'offre.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Et aussi pour remplacer des bus qui tombent en panne très régulièrement.

**M. Pascal Smet, ministre.**- La moitié est destinée à remplacer les vieux bus et l'autre moitié, à augmenter l'offre.

Vous dites que les bus électriques seront utilisés par des visiteurs venus en voiture. Peut-être, en partie, mais j'imagine que des Bruxellois prendront le bus électrique pour aller du bas au haut de la ville quand il pleuvra. Nous verrons.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je continue à être extrêmement inquiète.

[401]

- *L'incident est clos.*

[405]

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

**betreffende "de aanleg van het Rogierplein".**

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Wat op papier mooi oogt, doorstaat niet altijd de toets van de realiteit. We hopen dat dit uiteraard niet opgaat voor het Rogierplein en het is misschien nog wat te vroeg om er al een definitief oordeel over te vellen, maar een aantal elementen doet toch vermoeden dat er meer nodig is dan een luifel om het plein te doen heropleven.

In een antwoord op een eerdere vraag in het verband met dit dossier, verwees u naar het Flageyplein als voorbeeld voor het Rogierplein. Het Flageyplein heeft zich inderdaad ontworp tot een bruisende ontmoetingsplaats. In vergelijking met het dat plein telt het Rogierplein echter maar bitter weinig horecazaken. Momenteel is er alleen een Starbucks-koffiebar centraal in de luifel opgenomen. De buurbewoners zijn daarmee overigens niet zo gelukkig, omdat hun naar eigen zeggen een ontmoetingscafé was beloofd en Starbucks voldoet toch niet echt aan die beschrijving.

*(Vrolijkheid)*

Het ontwerp van het plein omvatte ook een waterpartij. Is dat nog steeds het geval? Zeker gezien de tropische temperaturen van de laatste tijd, zou dat een welkome verfrissing geweest zijn. Dat zou er meteen ook een speelplein van gemaakt hebben waar jong en oud zich thuis voelen.

Verder stellen we nu al vast dat de weginfrastructuur op sommige plekken te lijden heeft onder zwaar verkeer, wat hier en daar leidt tot gebrosten en gebroken tegels.

Op dit moment staat er een soort zwart glazen blok bij de ingang van de parking. Maakt dat deel uit van het oorspronkelijke plan? Over smaak valt niet te twisten, maar dat blok past echt niet op het plein zoals het er vandaag uitziet. Ik weet dat dergelijke ingangen altijd moeilijk te integreren vallen, maar op het Flageyplein zijn de ingangen toch een stuk beter geïntegreerd.

[411]

Worden die stuk gereden tegels binnenkort vervangen? Gaat het om accidentele schade of is er sprake van een structureel probleem? De schade is het opvallendst in de bocht voor het Belfiusgebouw.

Wanneer komt de waterpartij op het plein er? Komen er ook zitbanken en groen? Bomen zouden bijvoorbeeld voor schaduw kunnen zorgen. Nu loopt iedereen immers gewoon over het plein en blijft niemand er even hangen. Er ontstaat weliswaar op die manier wel een aantal voetgangersstromen, maar echt leven zal het plein op deze manier nooit doen.

Wordt het zwarte blok waarin de ingang naar de parkeergarage zit, beter in het plein geïntegreerd of blijft alles zoals het nu is? Dat laatste zou wel bijzonder jammer zijn.

[413]

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het plein werd volledig bedekt met kasseien in basalt. De as van de Vooruitgangsstraat, die enkel bestemd is voor openbaar vervoer, autocars en taxi's, zal in de toekomst het meeste zwaar verkeer te verduren krijgen en daar werden de basaltkasseien geïntegreerd in betontegels. Hierdoor krijgen ze een hogere weerstand. Bovendien kan dit deel van het plein daardoor snel worden afgewerkt. Van bij het begin van de werf waren er ook omleidingen op deze as en de zone waar er losgekomen tegels liggen, komt overeen met de bocht die de wagens maken tussen de Vooruitgangsstraat en de Kruisvaartenstraat. Na het plaatsen van de kasseien werd het verkeer er veel te snel opnieuw toegelaten waardoor de cementen voegen onvoldoende konden harden. De gemeente Sint-Joost-Ten-Node voorziet in de heraanleg van de Kruisvaartenstraat vanaf oktober 2017. Brussel Mobiliteit zal gebruik maken van de sluiting van die weg om er de losse of gebrokkige kasseien te vervangen. Deze keer zal er voldoende tijd worden uitgetrokken om de voegen voldoende te laten harden.

De waterpartij is er en werd reeds aan tests onderworpen. Een bad of een fontein was hier niet mogelijk omdat die zich te dicht bij de ondergrondse parking zouden bevinden. Daarom werd een systeem met vernevelaars voorgesteld. Die zijn geïnstalleerd halverwege tussen de ingang van de Belfiustoren en de rand van de luifel.

Het gebrek aan een ondergrondse ruimte om een technisch lokaal te realiseren, bracht ons tot het zoeken naar alternatieve oplossingen gedurende de werfperiode. De installatie van een mobiele module voor pompen wordt geïntegreerd in een van de lokalen van het metrostation Rogier. Het is al een eerste keer getest en ik hoop dat deze zomer de waterpeil volledig operationeel zal zijn.

[415]

Ik heb er al foto's van gezien en er komt wel degelijk nevel uit. Kinderen gaan daar evenveel plezier aan beleven als aan ravotten in een klassieke sputfontein.

De in het project voorziene banken zijn in principe reeds geplaatst. Het gaat hier om de metalen poefs die geplaatst zijn tussen de bushalte en de hoek van het Sheratongebouw. Een andere rij bevindt zich in de kiss-and-ridezone die gelegen is voor het Hiltonhotel en de rest van het plein. Er zullen uiteraard nog enkele banken bijkomen in de zone van de bushalte, maar deze halte moet nog geplaatst worden inclusief de glazen wand. Deze poefs dienen niet alleen als banken maar ook als een soort baken om eraan te herinneren dat er de wagens binnenrijden.

Oorspronkelijk was het de bedoeling dat er meer banken dichter bij het Sheraton zouden staan. Om er echter de veiligheid van het diplomatieke en ministeriële verkeer te kunnen garanderen, werd er met het hotel afgesproken dat de wagens zo dicht mogelijk tot bij de ingangsdeur zouden kunnen rijden. Niets belet ons echter om in de toekomst, in overleg met de architect, bijkomende banken te plaatsen, hetzij permanent, hetzij onder mobiele vorm. Op die manier kunnen mensen hun eigen stoelen plaatsen, zoals dat ook in Parijs aan het Louvre gebeurt.

Eens het plein af is zullen de hotels er terrassen installeren waar men zal kunnen eten en drinken. Persoonlijk vind ik dat ook Belfius op de gelijkvloerse verdieping een restaurant of iets dergelijks zou moeten uitbaten in plaats van zich daar enkel op bankactiviteiten te richten. Dit zou in het voordeel zijn van de ontwikkeling van het plein, maar wie weet zit dat er wel nog in.

[417]

Het ontwerp van Xaveer De Geyter beoogt een vlak, visueel open plein. De beplanting zou hoofdzakelijk binnen de stripzone - de witte tegels - langs de Kruidtuinlaan komen. Het is immers niet mogelijk om op het Rogierplein zelf bomen te planten, aangezien er geen ondergrond voor is. Er zitten zowel een metrostation als een parking onder het plein, wat het onmogelijk maakt om er interessante bomen te planten. Dat neemt natuurlijk niet weg dat we in de toekomst kunnen nadenken over manieren om op een creatieve manier planten in bakken of andere beplantingen aan te brengen. Dat past vandaag wel niet in het concept, maar zo iets kan uiteraard altijd evolueren.

In dat zwarte blok liggen alleszins niet de geheimen van het gewest opgeslagen.

*(Vrolijkheid en opmerkingen van de heer De Lille en mevrouw Maes)*

Dit liftenblok maakt van bij het begin deel uit van het ontwerp. Het bevatte echter oorspronkelijk slechts twee liften: een voor de MIVB en een voor Interparking. In het kader van de stedenbouwkundige vergunning werd daaraan nog een derde lift toegevoegd. Daardoor moest er echter in dat blok een overdekt sas worden opgenomen, waar de betaalautomaten van de parking staan. Daardoor is het blok dubbel zo groot geworden. Om de architecturale impact naast het statement van de luifel zo veel mogelijk te beperken, stelde het architectenbureau voor om het liftenblok te verduisteren met de huidige bekleding, zodat het visueel in de zwarte basaltstenen zou opgaan.

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Maar niemand ziet het ...

**De heer Pascal Smet, minister.**- De enige wijziging die werd aangebracht, zijn de panelen die Interparking meer zichtbaarheid moeten verlenen. Zelf wacht ik met het vellen van een definitief oordeel tot de luifel klaar is. Het nieuwe plastic en het hout moeten er nog op en er moeten ook nog lampen worden aangebracht. Er komen grote, sterke lampen in de ronde houten openingen onder de luifel, die de luifel 's avonds verlichten, waardoor er op het plein een heel andere dynamiek zal ontstaan.

[423]

Over Starbucks kan natuurlijk gedebatteerd worden: er zijn nu eenmaal voor- en tegenstanders.

Uiteindelijk is ervoor geopteerd om een kapitaalkrachtige groep aan te trekken. We hebben destijds nogal wat problemen gehad met het vinden van een betrouwbare uitbater voor de lift aan het Poelaertplein. Het Rogierplein heeft wel altijd hotels gehad, waarvan er een failliet is gegaan en vervangen werd door een ander. Toch blijft er enige onzekerheid.

We hebben uiteindelijk beslist om met een grote speler in zee te gaan, op voorwaarde dat de zaak ook 's avonds open zou zijn. Wie al ooit in de Verenigde Staten is geweest weet dat Starbucks daar ook een ontmoetingsplaats is voor 'locals'. Er staat een gebouw van de Europese Commissie en er staan hotels, dus er zullen ook wel mensen uit het buitenland langs komen.

Ik heb gehoord dat men tot dusver vrij tevreden is over de aanwezigheid van Starbucks. Er werd ook een terras gezet. Het is natuurlijk geen 'arty arty local bar' geworden, maar ik vind wel dat Starbucks een mooie invulling heeft gegeven aan de luifel en ik hoor uitsluitend positieve reacties. Er zijn natuurlijk altijd wel enkele 'die hards' die Starbucks haten, maar die zullen we toch nooit kunnen overtuigen.

[425]

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Voor alle duidelijkheid, ik heb niets tegen Starbucks. Ik drink zeer graag hun warme chocolademelk, maar men had daar toch eerder een buurt- en ontmoetingscafé verwacht. De prijzen bij Starbucks liggen natuurlijk ook wel wat hoger dan in de meeste cafés .

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat is waar.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ook ik wil wachten tot de zaak volledig is afgewerkt voor ik mijn definitieve opmerkingen over het zwarte blok geef. Zoals het er nu staat, trekt het alle aandacht naar zich toe in plaats van omgekeerd. Het ziet er bovendien uit alsof het daar is neergegooid, zeker met de reclame voor de parking erop. Maar ik geef het voorlopig nog het voordeel van de twijfel.

Het zou inderdaad geen slechte zaak zijn mocht u Belfius kunnen overtuigen om een café of restaurant in haar gebouw onder te brengen. Het lijkt vaak alsof architecten bij het ontwerpen van een plein denken dat de mensen zich gelijkmatig over het hele plein zullen verspreiden, maar dat is niet zo. Mensen lopen immers altijd ergens heen. Ze verlaten bijvoorbeeld de metro en gaan dan richting de ene of de andere straat. Dat gebeurt steeds via de kortst mogelijke weg. Op die manier ontstaan er mensenstromen en je kan nu al zien welke die stromen zullen zijn op het Rogierplein. Het stuk tussen de uitgang van de metro en de Dexiatoren blijft ongebruikt. Door daar enkele banken te plaatsen, zou er veel meer leven op het plein komen. Een café met een groter terras zou

---

daar ook perfect zijn.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dit plein is het enige echt stedelijke plein met veel ruimte dat we in Brussel hebben. Op het Rogierplein zouden in de toekomst gerust manifestaties en grote activiteiten kunnen plaatsvinden. Daar heeft dat plein alleszins het potentieel voor. Ik weet dat de stad Brussel die functie liever aan het De Brouckèreplein zou toebedelen, maar volgens mij is Rogier veel grootstedelijker.

We moeten het wat tijd geven. Er moeten ook prikkels komen om het plein nieuw leven in te blazen eens het is afgewerkt. De optie van verplaatsbare stoelen 'à la Louvre' kan een oplossing zijn. Of zelfs gewone strandstoelen. Op andere plaatsen in de stad hebben die immers heel veel succes. Dat moet worden onderzocht, maar pas als alles klaar is.

[431]

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Het Rogierplein zou daarvoor inderdaad uitstekend kunnen dienen. Het zou zich ook, meer nog dan het De Brouckèreplein, kunnen lenen tot kleinere concerten en dergelijke. Dan zou er van het De Brouckèreplein meer een verblijfsplein gemaakt kunnen worden.

[435]

- *Het incident is gesloten.*

[437]

(clip 437)

[439]

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

**TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING,**

---

**LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,**

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

**betreffende "de Brusselse autokeuringen en de mogelijke roetfilterfraude".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES,**

**betreffende "de controle op de uitstoot van wagens".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,**

**betreffende "de impact van de roetfilterfraude in het Brussels Gewest".**

**De voorzitter.**- Staatssecretaris Bianca Debaets zal de interpellaties beantwoorden.

Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Begin juli bracht de VRT een probleem met roetfilterfraude aan het licht. Er zouden dieselwagens rondrijden zonder roetfilter of met een roetfilter die niet meer werkt.

Defecte roetfilters worden vaak illegaal verwijderd en niet vervangen. Het verwijderen van een roetfilter en het terugplaatsen van een lege behuizing kost veel minder, namelijk ongeveer 450 euro, dan het plaatsen van een nieuwe filter, waarvoor je al gauw 2.000 euro moet neertellen.

Bij de autokeuring worden ontbrekende roetfilters niet opgemerkt, want dit kan kennelijk niet gemeten worden met de apparatuur waarover de keuringscentra beschikken. De te controleren uitstootnorm is door Europa bepaald en er bestaan wel toestellen die de uitstoot van fijnstof en roet preciezer kunnen meten, maar die zijn dan weer niet Europees geïjskt.

Vlaams minister Weyts heeft meegedeeld dat hij apparatuur wil aanschaffen die een scherpere controle mogelijk maakt. Die apparatuur zou door de verschillende keuringscentra gedeeld worden

---

en verplaatst worden om een verrassingseffect te creëren. U hebt in de pers ook al aangekondigd bereid te zijn financieel bij te dragen tot de aankoop van meetapparatuur.

Iedereen weet dat de stoffen die een dieselmotor zonder roetfilter uitstoot erg schadelijk voor de gezondheid zijn.

[451]

Ik heb mijn vragen enigszins aangepast omdat u al een aantal verklaringen in de pers hebt afgelegd. Toch wil ik weten hoe u het probleem van de roetfilterfraude gaat aanpakken. Kunt u dat toelichten?

Als er bij een autokeuring ontdekt wordt dat er een roetfilter verwijderd werd, welke sanctie wordt er dan getroffen?

In de pers stond te lezen dat u het initiatief zult nemen voor overleg met uw Vlaamse en Waalse collega's. Dat lijkt mij zeker nuttig, vooral om kennis te delen over het probleem. Wanneer zal het overleg plaatsvinden, of is dat al gebeurd?

[453]

**De voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Ik had oorspronkelijk mijn vraag tot minister Fremault gericht. Het Uitgebred Bureau heeft beslist om die om te vormen tot een toegevoegde interpellatie die tot u is gericht. Ik hoop dat u ook kunt antwoorden namens de hele regering. In het Uitgebred Bureau werd me dat namelijk beloofd.

Dieselgate ligt al een tijd achter ons. De maatregelen die sindsdien werden genomen, blijven te beperkt. In het Europees Parlement werd een werkgroep opgericht die met voorstellen kwam om dit soort schandalen in de toekomst te vermijden. Het is belangrijk om te leren uit fouten uit het verleden. Zo voorkomen we dat we binnen een paar jaar met een gelijkaardig schandaal zitten.

De Europese groenen hebben een voorstel ingediend voor een onafhankelijk Europees controleagentschap. Dat kreeg de steun van de onderzoekscommissie met mevrouw Van Brempt. Helaas werd het voorstel weggestemd door de christendemocraten, de conservatieven en de liberalen.

Onafhankelijk toezicht door een onafhankelijk Europees agentschap zou de Europese Commissie en

---

de lidstaten volledig onafhankelijk maken van de auto-industrie en haar belangen. Parlementsleden van de grote politieke fracties durven die banden jammer genoeg niet te verbreken. Uit dieselgate bleek net dat de banden tussen de politiek en de auto-industrie mee aan de oorzaak van het probleem liggen.

Ik vind het onbegrijpelijk dat sommige parlementsleden de conclusies van de onderzoekscommissie niet durven omzetten in wetgeving. De luchtkwaliteit en de impact daarvan op de volksgezondheid zijn serieuze zaken. De inwoners van Europa, en vooral de stadsbewoners, willen maximaal beschermd worden tegen onnodig vervuilende auto's.

Uit dieselgate is gebleken dat de industrie rare bochten maakt om haar consumenten op allerlei vlakken te misleiden.

[455]

Sommige consumenten proberen bovendien zelf de boel te belazeren met de roetfilterfraude waar mevrouw Van Achter het over had.

Sinds de zesde staatshervorming is de controle van de milieuprestaties van voertuigen een gewestelijke bevoegdheid, maar op dit moment zouden de gewesten daarvoor over geen enkele technische controle-instelling beschikken. Persoonlijk vind ik het absurd dat deze bevoegdheid bij de gewesten ligt: de luchtkwaliteit is overal in het land immers even belangrijk. Ik betreur dan ook ten zeerste dat het groene voorstel om een Europees controleagentschap op te richten het niet gehaald heeft, maar het zij zo.

Aangezien er geen Europees, noch een federaal controleagentschap bestaat, is het belangrijk dat Brussel zelf haar verantwoordelijkheid neemt om een tweede dieselgate te vermijden. De hele fraude kwam immers pas aan het licht dankzij het sterke controleagentschap van de Verenigde Staten van Amerika. Strenge controles zijn dus onmisbaar om de naleving van de wet te garanderen.

Welke stappen heeft de regering al gezet om een controleagentschap op te richten? Hebt u hiervoor contacten gehad met de andere gewesten? Hoe wordt gegarandeerd dat dit controleagentschap voldoende onafhankelijk is van de auto-industrie om een tweede dieselgate te vermijden?

Ik wil wijzen op de gemeenschappelijke reactie van Test Aankoop, Kom op tegen kanker, de Bond Beter Leefmilieu en het netwerk Duurzame Mobiliteit, die vinden dat er iets schort aan de controle van de uitstoot van auto's. Zij stellen vast dat de hele Belgische staat, en vooral de gewesten, niet tegemoetkomen aan de eisen en verwijzen naar de Europese besprekingen over het rapport met de aanbevelingen over dieselgate.

[457]

Dat rapport werd goedgekeurd op 4 april.

Een van de aanbevelingen betreft de invoering van een zogenaamde real driving emission test en een in-use surveillance test. Dat zijn onaangekondigde controles van voertuigen.

Het gebrek aan een degelijke controle op de reële uitstoot van voertuigen heeft volgens die organisaties aanleiding gegeven tot dieselgate. De genoemde organisaties roepen op om op elk niveau, van het Belgische tot het Europese, werk te maken van een goede controle van de uitstoot van wagens in reële omstandigheden.

Ik ben benieuwd wat de Brusselse regering daar concreet aan doet. Recent kwam de fraude met roetfilters aan het licht. Daaruit blijkt duidelijk dat luchtkwaliteit geen issue is en dat de controlecentra geen aangepaste technische middelen om die fraude te voorkomen.

Hoe zult u het probleem van de luchtkwaliteit aanpakken? Laten we niet vergeten dat er jaarlijks 630 Brusselaars vroegtijdig sterven door de slechte luchtkwaliteit. Het maakt mij niet uit wie de controle precies uitvoert, maar het interesseert mij wel welk actieplan de voltallige regering heeft om hier dringend iets aan te doen.

[459]

**De voorzitter.**- De heer Van Damme heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- Blijkbaar is dit een ruim onderwerp, want naast dieselgate lopen we nu ook het risico op roetfiltergate, een schandaal dat in Vlaanderen al heel wat ophef heeft veroorzaakt. Mevrouw Van Achter heeft de context reeds geschetst.

Mijn vraag was eigenlijk ook voor minister Fremault bestemd omdat die niet alleen u, maar ook haar aangaat. Daarom hoop ik dat u ook namens haar zult antwoorden.

Wat is nu precies de impact van het roetfilterschandaal op de luchtvervuiling in Brussel en in het bijzonder op de naleving van de lage-emissiezone? Volgens de automobilistenvereniging VAB kan het schandaal immers gevlogen hebben voor de rechtsgeldigheid van de lage-emissiezone. Dat zou natuurlijk zeer problematisch zijn. Maar zelfs als er geen probleem met de rechtsgeldigheid is, is het nog de vraag hoe de aanwezigheid van de roetfilter gecontroleerd kan worden en hoe u als minister bevoegd voor de keuringscentra kunt verzekeren dat die keuring efficiënt verloopt.

---

Ik sluit mij dus aan bij de vragen van mijn collega's, maar voeg daar nog explicet de kwestie van de invloed op de lage-emissiezone aan toe.

[461]

### *Discussion conjointe*

**M. le président.**- La parole est à Mme d'Ursel.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Début juillet, vous avez déclaré demander à Bruxelles Mobilité une étude sur les émissions de particules des voitures circulant au diesel, ainsi que sur les fraudes éventuelles aux filtres à particules. Vous avez alors affirmé que sur la base des résultats, vous envisageriez de donner aux centres de contrôle technique un soutien financier pour qu'ils bénéficient de la meilleure technologie possible pour repérer ces fraudes.

Cette étude porte-t-elle uniquement sur les émissions et fraudes aux filtres des voitures ? Concerne-t-elle aussi les camionnettes et les camions ? Si ce n'est pas le cas, qu'est-ce que la Région entreprend pour connaître l'état des émissions et fraudes potentielles des camionnettes et des camions ?

Cette étude porte-t-elle uniquement sur les véhicules circulant au diesel, ou concerne-t-elle également ceux circulant à l'essence ? Si elle devait se cantonner au diesel, comment justifiez-vous ce choix ? Quand cette étude sera-t-elle disponible ?

Le soutien financier évoqué porte-t-il uniquement sur du matériel, ou également sur du personnel ? Quels moyens spécifiques sont-ils consacrés à la formation des contrôleurs aux nouveaux types de fraude ? Les contrôleurs ont-ils des formations de recyclage ? Si non, l'envisagez-vous ?

Vous avez déclaré qu'une concertation interrégionale permettrait d'offrir une réponse uniforme aux fraudes aux filtres à particules. Or, en Région flamande, le ministre Ben Weyts a proposé comme piste de solution de renvoyer en cas de soupçon d'absence de filtres à particules lors du contrôle technique le propriétaire de la voiture vers un distributeur agréé, pour obtenir une attestation avant tout feu vert de l'inspection automobile.

Quelle est la position du gouvernement bruxellois concernant cette piste de solution ? En avez-vous discuté avec vos homologues flamand et wallon ? Avez-vous eu des contacts avec le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA) sur ce dossier ? Si oui, qu'en retirez vous ?

[467]

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

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).** - De Brusselse regering heeft besloten om op 1 januari 2018 een lage-emissiezone (LEZ) in te voeren. De uitstoot volgens de zogenaamde euronorm zal bepalen of een voertuig al dan niet toegang krijgt tot de LEZ. Een tijd geleden bleek dat er tienduizenden dieselauto's rondrijden waarvan de roetfilter illegaal is verwijderd. Die auto's zijn in werkelijkheid veel vervuilender dan de officiële euronorm aangeeft.

De autokeuring kan niet garanderen dat een dieselauto werkelijk voldoet aan de vereiste euronorm. Bovendien is de roettest volgens de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) onvoldoende nauwkeurig om de strengere euronormen 5 en 6 te controleren. Een LEZ heeft tot doel vervuilende auto's te weren, maar als er door gesjoemel vervuilende auto's blijven rondrijden, heeft dat natuurlijk gevolgen voor de luchtkwaliteit in de LEZ.

In 2011 bracht een studie de verwachte effecten van de LEZ in Brussel in kaart. Minister Fremault gaf Leefmilieu Brussel de opdracht om die studie te updaten. De studie werd echter uitgevoerd op basis van de projectie van de verkeersuitstoot in een computermodel dat Leefmilieu Brussel ontwikkelde om de impact van de LEZ op de mobiliteit, de samenstelling van het wagenpark en de uitstoot van de voertuigen te meten. Ook hier spreekt het voor zich dat ongecontroleerd gesjoemel met de roetfilter de projecties over de impact van de LEZ op de luchtkwaliteit in het gedrang brengt en de positieve gevolgen van de LEZ vermindert.

Ik sluit me aan bij de vragen van de collega's en vraag me verder af of u in het kader van dit dossier contact had met minister Fremault, die verantwoordelijk is voor de invoering van de LEZ. Weet u of er een nieuw studie over de impact van de LEZ moet worden besteld, rekening houdend met het feit dat er een heleboel auto's zonder roetfilter rondrijden? Bent u als verantwoordelijke voor informatica en digitalisering bij de instelling van een systeem van slimme camera's voor de LEZ? Hoe staat het trouwens met die camera's?

[469]

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

**M. Julien Uyttendaele (PS).** - En réponse à l'interpellation de mon collègue Özkara du 15 octobre 2015, vous nous avez précisé que les procédures de contrôle d'émission à l'échappement appliquées découlaient de la directive européenne 2010/48 annexe 2, section 8.2.

Cependant, je vous atteste que ces contrôles d'émission sont quasi inexistant, voire totalement

inexistants, dans certains centres de contrôle technique bruxellois, pourtant équipés d'appareils de mesure en début de ligne de contrôle. C'est le cas, même lors de la présentation d'anciens véhicules diesel pour la vente et l'octroi d'un Car-Pass.

Il arrive donc qu'aucun contrôle d'émission ne soit effectué. Je n'invente rien. L'un de nos collaborateurs s'est présenté ce matin pour un contrôle technique rue Bollinckx et aucun contrôle des fumées n'a été constaté pendant plus d'une heure.

Ce cas de figure semble également confirmé par de récents articles de presse dénonçant le caractère obsolète du matériel équipant les centres de contrôle technique bruxellois. De la même manière, le 3 juillet, le Vlaamse Automobilistenbond (VAB), jugeant qu'il ne s'agissait que de la partie émergée de l'iceberg, a diffusé un communiqué de presse appelant les gouvernements à améliorer la performance du contrôle technique et des émissions des véhicules. Il suspecte en effet que près de 140.000 véhicules circulent en Belgique sans filtre à particules ou avec des filtres défectueux.

[471]

Par ailleurs, mon collègue avait fait part de son étonnement en constatant que la vérification visuelle de la conformité des lignes d'échappement ne faisait pas partie des procédures de contrôle appliquées. Vous nous aviez alors répondu que ce type de contrôle visuel n'était pas toujours possible pour les contrôleurs. Cela n'a pas manqué d'étonner M. Özkara, sachant que les filtres à particules sont toujours des éléments externes et visibles montés sur la ligne d'échappement. Au pire, si ceux-ci sont suspectés d'être vidés, le contrôle par endoscope est toujours rapide et facile, et ne requiert aucune compétence mécanique particulière.

Cet état des lieux fait mauvais genre, à côté de la politique volontariste de notre gouvernement. Vu la complexité du sujet, je comprendrais parfaitement que vous ne puissiez pas répondre à toutes mes questions. Le cas échéant, je déposerai une question écrite.

Le matériel dont sont équipés les centres de contrôle technique bruxellois est-il fonctionnel ? Pourquoi n'est-il pas utilisé par certains d'entre eux ?

Pouvez-vous nous confirmer que le matériel dont disposent les centres de contrôle technique est réellement incapable de déceler avec certitude la présence ou l'absence de filtre à particules sur les véhicules censés en être équipés ?

Par qui et à quelle fréquence les appareils de mesure sont-ils contrôlés et certifiés conformes ? Comment ont-ils pu être certifiés conformes s'ils ne servent à rien ?

À l'heure actuelle, comment est-il possible de délivrer une attestation de conformité au contrôle

---

technique en l'absence de contrôle antipollution ? Cette situation ne nous met-elle pas en infraction avec la directive européenne 2010/48 ? Comment et quand la situation sera-t-elle corrigée ?

[473]

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

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- In de vier keuringscentra in het Brussels Gewest gebeurt de controle van overlast en in het bijzonder van uitlaatemissies net als in de rest van Europa op basis van richtlijn 2010/48/EU houdende aanpassing aan de technische vooruitgang van richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens.

De uitlaatgassen moeten worden gemeten met behulp van opaciteitsmetingen die de dichtheid van de rook meten.

*(poursuivant en français)*

La densité de la fumée est mesurée. Un rayon lumineux apparaît dans la fumée et mesure la quantité d'absorption de la lumière. Moins la lumière est intense, plus le véhicule est polluant. La norme appliquée est celle qui est imposée par la directive que je viens de citer.

De invoering van efficiënte meetapparaten voor de uitstoot van de belangrijkste vervuilende stoffen, namelijk CO, NOx, HC, PM en PN, die echt het aantal deeltjes zouden meten bij de technische keuring, lijkt een redelijke oplossing. De Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) onderzocht die vraag en kwam tot de conclusie dat er momenteel nog geen gecommercialiseerde apparaten bestaan om de vervuilende deeltjes efficiënt te kunnen meten.

[475]

*(poursuivant en français)*

Donc, il ne s'agit pas d'une problématique propre à la Belgique, et encore moins à la Région bruxelloise. Elle se pose vraiment à l'échelle européenne.

[477]

*(verder in het Nederlands)*

---

De Brusselse keuringscentra werken dus niet met een foute roetmeting. De Vlaamse evenmin, zoals mevrouw Van Achter al heeft uitgelegd.

[479]

(poursuivant en français)

Avec le GOCA, nous analysons actuellement la situation et nous vérifions s'il est possible de fixer une norme plus stricte à court terme pour la mesure de l'opacité.

[481]

[483]

Ceci, bien sûr, pour pouvoir détecter les fraudes. La directive impose un minimum, mais une norme plus stricte est autorisée.

[485]

[487]

Je pense que cela conduira à des situations où les centres de contrôle technique devront se procurer du matériel de contrôle plus précis.

Comme je l'ai déjà dit en réponse à une question précédente, je n'hésiterai pas à leur donner des moyens afin d'éviter toutes sortes de fraudes. Il s'agit en l'occurrence d'une fraude particulière, mais pour éviter que les fraudes ne se généralisent, comme ce fut le cas il y a un ou deux ans, il convient d'automatiser au maximum le contrôle technique et de réduire le plus possible l'intervention humaine.

[489]

(verder in het Nederlands)

We hebben ondertussen niet stilgezetten. Zo hebben we een paar weken geleden bijvoorbeeld opnieuw overleg gepleegd met de keuringscentra en de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) om een overzicht op te stellen van het materiaal dat ze nodig hebben.

[491]

*(poursuivant en français)*

Nous avons bien compris qu'il faudra un matériel plus poussé pour vérifier que le filtre à particules est effectivement installé. Nous avons déjà reçu, lors d'un premier exercice, un aperçu du matériel qui serait nécessaire. Le matériel de contrôle peut aussi consister en des logiciels.

[493]

*(verder in het Nederlands)*

We zullen deze informatie de komende weken en maanden laten analyseren door de administratie. We hopen de middelen voor het eind van het jaar ter beschikking te kunnen stellen.

[495]

*(poursuivant en français)*

L'administration va donc analyser les demandes de mise à disposition de matériel aux quatre centres. La mesure sera bien entendu d'abord adoptée par le gouvernement.

[497]

*(verder in het Nederlands)*

Gezien de huidige situatie hopen we dat de zaak niet teveel vertraging oploopt. Dat zou dan alleszins niet aan mij liggen.

[499]

*(poursuivant en français)*

En ce qui concerne l'estimation des conséquences, il faut savoir que la Région bruxelloise comptait en 2016...

[501]

---

(verder in het Nederlands)

Het Brussels Gewest telde in 2016 280.876 dieselwagens. Daarvan moeten we de leasingwagens echter nog aftrekken.

[503]

(poursuivant en français)

Les voitures de leasing ont un âge moyen d'un an et demi. Si nous les excluons du calcul, le nombre total véhicules diesel immatriculés s'élève environ à 215.000. Un peu plus de la moitié, 53%, sont donc en principe équipés d'un filtre à particules.

[505]

(verder in het Nederlands)

Zoals de pers al berichtte, wordt de fraude gepleegd wanneer de roetfilter aan vervanging toe is.

[507]

(poursuivant en français)

La fraude consiste à ne pas remplacer le filtre au moment indiqué, mais à le retirer.

[509]

(verder in het Nederlands)

Het is moeilijk om een exact cijfer te plakken op het aantal wagens waarmee is gefraudeerd. Daarover kan ik u niets zeggen.

[511]

(poursuivant en français)

---

Toutefois, une étude réalisée par l'organisme de recherche indépendant TNO aux Pays-Bas en 2015 a révélé que le filtre à particules avait été retiré ou était cassé sur au moins 6% des véhicules personnels et camionnettes roulant au diesel. Nous ne disposons pas de chiffres exacts pour Bruxelles, mais la situation doit être comparable à celle de ce pays limitrophe.

[513]

*(verder in het Nederlands)*

Ik kan nu niet zeggen hoeveel de boete precies bedraagt, want dat stond niet bij de initiale vragen. Die informatie moet ik aan de politie vragen, want ik weet dat niet uit het hoofd.

[515]

*(poursuivant en français)*

Il a aussi été question de la zone de basse émission (ZBE). Les critères d'accès à la ZBE étant progressifs, la circulation des vieux véhicules diesel y sera interdite. En 2025, les véhicules diesel répondant à la norme euro 5, munis d'un filtre à particules, ne pourront plus non plus circuler à Bruxelles.

[517]

*(verder in het Nederlands)*

In 2025 zullen die wagens met andere woorden 9,5 tot 15,5 jaar oud zijn. Uiteraard heb ik overleg gepleegd met minister Fremault en met de andere betrokken ministers.

[519]

*(poursuivant en français)*

Le projet de ZBE est porté par plusieurs ministres : par le cabinet de M. Smet pour la mobilité, par le cabinet de M. Vanhengel pour la fiscalité et par mon propre cabinet pour le volet informatique, puisque vous savez que nous avons choisi de mettre en place un réseau de caméras APNR (Automatic Number Plate Recognition) et de ne pas utiliser de système de vignettes.

[521]

---

(verder in het Nederlands)

Het is nieuw dat een dossier regelmatig wordt besproken door de regering en ook aan bod komt in de gezamenlijke werkgroepen van meerdere kabinetten.

Roetfilters kan je natuurlijk niet zien op camerabeelden. We moeten nu nagaan hoe we het probleem kunnen aanpakken. Het zou interessant zijn om te weten hoe dat in Antwerpen wordt aangepakt. Daar wordt ook met ANPR-technologie (automatic number plate recognition) voor camera's gewerkt.

Volgens mij kan je wel weten wat het bouwjaar van een auto is, aangezien die informatie bekend is bij de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV). Het valt echter onmogelijk te achterhalen of de onderdelen van de wagen reglementair in orde zijn. Dat is een nieuw element waar we rekening mee zullen moeten houden.

Volgens mij vroeg mijnheer Van Damme nog wie de conformiteit van het materiaal in de controlecentra nakijkt. Wij hebben een overeenkomst met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), dat voor de homologatie van de keuringsapparatuur zorgt.

[523]

(poursuivant en français)

L'IBSR a beaucoup d'expérience dans la certification du matériel de contrôle. Il effectue cette tâche pour la Région et continue à le faire pour les centres de contrôle.

[525]

(verder in het Nederlands)

De BIVV doet dat ook voor de andere gewesten.

[527]

(poursuivant en français)

L'étude est celle du GOCA et elle se poursuit. Je n'ai donc pas encore les résultats définitifs, Mme

---

d'Ursel, mais une fois que ce sera le cas, nous les communiquerons à la commission.

[529]

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

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- In de richtlijn is een minimumnorm vastgelegd, wat betekent dat het Brussels Gewest een strengere norm zou kunnen vastleggen. Bent u dat van plan?

Als u apparatuur laat controleren op basis van de huidige Europese minimumnorm, zal roetfilterfraude bij controles nog steeds niet aan het licht komen. Daarvoor hebt u een strengere norm en geschikte meetapparatuur nodig. U trekt een budget uit voor zulke apparatuur, terwijl de GOCA bestudeert welke apparatuur of software geschikt is om roetfilterfraude op te sporen.

Wie is bevoegd om in het Brussels Gewest een strengere norm in te voeren? Fraude met roetfilters is verwerpelijk en de Brusselse regering moet daar met een gepaste sanctie op reageren. Welke personen binnen het autokeuringscentrum kunnen zo'n inbreuk vaststellen en een proces-verbaal opmaken? Hoe gaat dat in zijn werk? Hoe kunnen de controles in de keuringscentra verder worden verbeterd?

[533]

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

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- We moeten ook overleg plegen met de andere gewesten.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ja, inderdaad, daarover hebt u niets gezegd.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Ik vind dat we de norm strenger moeten maken, maar dat moet dan wel samen met de andere gewesten gebeuren. Het heeft immers weinig zin dat het Brussels Gewest plots veel strengere normen zou hanteren dan Wallonië of Vlaanderen.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Dat klopt, maar aangezien u zelf gezegd hebt dat we verder kunnen gaan dan de Europese minimumnorm, vraag ik me af of u daar nu al werk van maakt. Ook ik sta immers achter een strengere norm.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- De zaak is pas vorige week aan het licht gekomen. Ik

---

heb dus nog geen uitvoeringsbesluit genomen en ik denk dat mijn Vlaamse collega dat evenmin gedaan heeft. We moeten samenwerken, want de problematiek overstijgt het Brussels Gewest.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Het zou ook nuttig zou zijn dat de gewesten samenzitten om kennis te delen. Net als Brussel werkt Vlaanderen trouwens met de GOCA. Op die manier wordt er sowieso al kennis uitgewisseld.

[543]

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

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Ik heb de indruk dat u mijn vraag over het controleagentschap niet hebt beantwoord. Een controleagentschap is iets anders dan een autokeuringscentrum. Zo'n controleagentschap wordt extern opgericht om samen met de gewesten betere controles uit te voeren en heeft geen enkele band hebben met de auto-industrie.

Hoe zit het met de real driving emission tests en de onaangekondigde controles? Momenteel ga je op gezette tijden voor controle naar de autokeuring, maar onaangekondigde controles zijn ook mogelijk. Misschien valt dat aspect eerder onder de bevoegdheid van uw collega, maar ik wil toch graag weten hoe het zit.

Wat ik niet begrijp, is dat de autokeuring nog altijd op een vrij verouderde manier uitgevoerd wordt. Ik heb van specialisten gehoord dat de autokeuring de overstap naar de eenentwintigste eeuw nog moet maken: autosoftware wordt nauwelijks gecontroleerd. Roetfilterfraude zou eenvoudig te controleren zijn aan de hand van software, als we autobouwers zouden verplichten om voor elke auto aan te geven welke software er in de auto zit, gekoppeld aan het serienummer van de wagen en de updates van de software.

Als u de reportage van Luc Pauwels op de VRT hebt gezien, weet u dat fraudeurs niet alleen de roetfilter verwijderen en leegmaken, maar dat ze ook de software aanpassen. Als we die softwareaanpassing kunnen detecteren, kunnen we ook de fraude aan het licht brengen. Als ik me niet vergis, zijn de Amerikanen dieselgate op het spoor gekomen door software te controleren. We mogen niet alleen de door het BIVV gehomologeerde meettoestellen gebruiken om de transparantie van de uitlaatgassen te meten. Voortaan moeten we ook met softwarecontroles werken, want dat is de moderne aanpak. Er zijn immers nog nauwelijks auto's zonder software. Ik zal daarover nog een aparte interpellatie indienen.

[547]

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

---

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- U mag dat zeker doen, maar ik heb eigenlijk al gezegd dat we een overzicht opstellen van het materiaal dat de keuringscentra nodig hebben. Ik heb het ook over software gehad, omdat een verregaande automatisering van de processen een deel van de oplossing kan bieden.

De resultaten van de onaangekondigde controles met mysteryshoppers zullen in het najaar bekend worden. Als u daar een vraag over stelt, zal ik die graag beantwoorden.

**Mevrouw Annemie Maes (Groen).**- Ook op de openbare weg zouden er controles uitgevoerd kunnen worden. Daar is natuurlijk andere apparatuur voor nodig.

[551]

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

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- Mevrouw Debaets, ik denk dat ik u niet goed begrepen heb. U zei dat u samen met de keuringscentra zult nagaan welk materiaal ze nodig hebben om te controleren of de roetfilter correct geplaatst is.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Het is ruimer dan dat.

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- U hebt aan de keuringscentra gevraagd welke instrumenten ze nodig hebben voor de controle.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Nee, dat klopt niet. Ik zal het nog eens uitleggen. Ik heb dat ook al in een van de vorige commissievergaderingen gedaan, wanneer de fraude in de keuringscentra ter sprake kwam. Ik antwoordde toen dat de regering middelen ter beschikking wil stellen om de keuringsprocessen zoveel mogelijk te automatiseren en op die manier fraude te elimineren.

Ik heb vergaderd met de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA). De keuringscentra zijn een overzicht aan het maken. Ze hebben al een eerste lijst voorgelegd van materiaal, met inbegrip van software. Die zijn we aan het analyseren. Als de regering akkoord gaat, zal ik in het najaar middelen ter beschikking stellen opdat de keuringscentra het nodige materiaal kunnen aankopen om fraude uit te schakelen. Het kan gaan om de plaatsing van de roetfilter, maar het is veel ruimer dan dat.

[559]

---

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- U wilt de keuringscentra financieel ondersteunen voor de aankoop van alle nodige materiaal voor de opsporing van fraude. Betekent dat dat er momenteel geen controles op roetfilters plaatsvinden?

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Ik zeg net dat het BIVV instaat voor de controle van alle keuringsinstrumenten. Dat is niet enkel het geval in Brussel, maar ook in Vlaanderen en Wallonië.

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- Ik val u niet persoonlijk aan, maar wil gewoon begrijpen hoe de vork in de steel zit. Beschikken de keuringscentra op dit moment over een hulpmiddel, methode of instrument om roetfilterfraude op te sporen?

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Er is gebleken dat de roetfilters in België te weinig gecontroleerd worden. Dat geldt trouwens voor heel Europa; ik zei al dat het om een Europees probleem gaat.

Er worden controles uitgevoerd, maar het gebeurt blijkbaar te weinig. Mocht de controle feilloos zijn, dan hadden wij geen fraudegevallen in België of andere Europese landen gekend. Om de keuringscentra in staat te stellen de nieuwste apparatuur en de beste software aan te schaffen, zullen we hen helpen door middelen ter beschikking te stellen.

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- Ik begrijp dat u het beter wilt doen en de keuringscentra zult ondersteunen. Maar hoe ziet de situatie er vandaag uit? Worden roetfilters momenteel gecontroleerd? Uit uw antwoorden kan ik opmaken dat dat niet het geval is. Kunt u dat bevestigen?

[569]

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Het lijkt alsof u me aan een kruisverhoor onderwerpt.

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- Neen, ik wil gewoon een duidelijk antwoord.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Ik probeer het heel duidelijk en rustig uit te leggen. De controle van de keuringscentra wordt door de administratie verricht. De controle op de apparatuur is een taak van het BIVV. Natuurlijk is die controle niet feilloos, anders waren het Brussels Gewest en de andere gewesten nu niet in deze situatie verzeild. Er wordt gecontroleerd, maar het moet nog beter.

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- De keuringscentra worden gecontroleerd, maar beschikken ze op

---

dit moment over de juiste apparatuur om roetfilterfraude te detecteren?

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Onvoldoende.

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- Dus het gebeurt wel, maar onvoldoende?

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Inderdaad, omdat de Europese norm te laks is. We proberen die strenger te maken.

[579]

**M. le président.**- La parole est à Mme d'Ursel.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Mme la ministre vous avez répondu à la plupart de mes questions mais pas à celles relatives à l'étude en tant que telle. Or, si vous n'avez pas intégré toute la série d'éléments dont je vous ai parlé, c'est peut-être le moment de le faire ?

Je vous ai d'abord demandé si les émissions et les fraudes aux filtres des camions et camionnettes étaient comprises dans l'étude.

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Je ne sais pas. C'est une étude du GOCA et je ne possède pas tous ces détails.

Si vous voulez, je demanderai au GOCA les réponses à vos questions précises et nous les joindrons au compte rendu. C'est une étude externe, vous savez.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Mais moi, je parle de l'étude que vous avez commandée à Bruxelles Mobilité, au début du mois de juillet et que vous avez annoncée dans la presse.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- C'est une étude du GOCA.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- C'est donc une étude dont on a déjà les résultats ?

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Non, elle est en cours.

---

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Donc vous ne disposez pas de ces éléments ?

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Non pas encore. Le GOCA est en train de finaliser cette étude et, si vous voulez, je peux leur transmettre vos questions et joindre leurs réponses au PV.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Il peut être intéressant que l'étude s'étende à ce genre de questions, ainsi qu'aux filtres à essence. L'Union européenne, en effet, impose, à partir de septembre 2017, le filtre à particules aux voitures à essence. Donc, à un moment donné, il faudra aussi contrôler.

Enfin, quand pourrons-nous disposer de cette étude ?

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Probablement cet automne mais je poserai la question au GOCA.

Les éléments de l'étude déjà disponibles peuvent être joints au PV et, dès que l'étude sera terminée, elle sera transmise à la commission.

*- L'incident est clos.*

[597]

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

**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'usage et le contrôle des cyclomoteurs de classe A et B ainsi que les motos**

---

**125 cm<sup>3</sup> à Bruxelles".**

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

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Les cyclomoteurs de classe A sont tous les véhicules à deux ou à trois roues avec une cylindrée de 50cm<sup>3</sup> maximum ou un moteur électrique dont la vitesse maximale est de 25km/h. Pour la conduite de cyclomoteurs de classe A, aucun permis n'est exigé et il est possible de conduire ce type de modèle dès l'âge de 16 ans, pour autant qu'il n'y ait pas de passager.

Quant à la conduite des cyclomoteurs de classe B, c'est-à-dire tous les véhicules à deux ou à trois roues avec une cylindrée maximale de 50cm<sup>3</sup> ou un moteur électrique dont la vitesse maximale est de 45km/h, elle nécessite la détention soit d'un permis de conduire AM, soit d'un simple permis de conduire voiture, ce qui évite de passer de nouvelles formations et examens.

Enfin, il est possible de conduire une moto 125cm<sup>3</sup> - ces dernières pouvant aller parfois jusqu'à 110 ou 115km/h - en détenant simplement le permis B voiture depuis deux ans et en suivant une formation de quatre heures dans une école de conduite agréée. A fortiori, pour ceux ayant obtenu leur permis B avant le 1er mai 2011, il est possible de conduire une moto 125cm<sup>3</sup> sans aucune formation spécifique requise.

Compte tenu de ce qui précède, nous pouvons conclure qu'il est possible d'acheter et de conduire des cyclomoteurs de classe A et de classe B ainsi que des motos de 125cm<sup>3</sup> sans avoir suivi de formation antérieure spécialisée dans la conduite d'engins à deux ou à trois roues. En outre, les vendeurs de cyclomoteurs n'ont aucune obligation d'information ou de conseil à fournir. Les cyclomoteurs sont d'ailleurs achetés, bien souvent, sur des sites internet de vente d'occasion.

Certes, depuis le 1er décembre 2015, tous les cyclomoteurs de classe A ou B qui circulent en Belgique doivent être équipés d'une plaque d'immatriculation. Le but de cette obligation de port de plaque est de renforcer la sécurité routière : véhicules assurés, identification des véhicules, conducteurs identifiables, etc. Cette obligation étant récente, il sera sans doute difficile aujourd'hui d'en mesurer les effets positifs.

[603]

Par ailleurs, les chiffres communiqués au niveau fédéral durant la période 2010-2014 indiquent une hausse de 100% des procès-verbaux liés à la non-conformité des cyclomoteurs alors qu'a contrario, elle est en baisse dans les autres Régions. De nombreux utilisateurs de cyclomoteurs semblent tentés de procéder à des "améliorations" de leur engin lorsque ce dernier ne dépasse pas les 25km/h ou 45km/h.

---

De plus, de nos jours, une moto représente 1% des kilomètres parcourus et 15% des accidents de la route. Selon l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), environ 40% des accidents à moto sont dus au comportement du motard.

Enfin, compte tenu de la congestion automobile à Bruxelles, davantage de personnes ont recours aux deux-roues motorisés, notamment pour éviter les embouteillages. Ce qui nous pousse à nous interroger, au regard des constats dressés, sur les actions menées par le gouvernement en termes de sensibilisation et de formation à la sécurité routière pour les motos.

Avez-vous prévu de sensibiliser les vendeurs de cyclomoteurs ne nécessitant pas un permis moto à formuler les conseils de conduite et à aiguiller vers des formations adaptées à l'usage de cyclomoteurs ?

Une analyse a-t-elle été réalisée concernant la pertinence de maintenir la catégorie des cyclomoteurs de classe A - max 25km/h - alors que d'autres types de véhicules existent - vélo, vélo à assistance électrique - et qu'il semble aisément de les trafiquer pour en augmenter la vitesse ?

Disposez-vous en ce sens de chiffres concernant le nombre de cyclomoteurs, respectivement de classe A et B, trafiqués ?

Pourriez-vous par ailleurs m'informer du nombre de cyclomoteurs de classe A et B aujourd'hui immatriculés à Bruxelles, ainsi que du nombre de cyclomoteurs de ces types non encore immatriculés ?

De quels moyens la Région bruxelloise dispose-t-elle pour, d'une part, assurer la prévention des risques et, d'autre part, lutter contre les infractions liées aux cyclomoteurs ?

[605]

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Le thème de la sensibilisation et de l'éducation qui seront développés sont issus du plan d'action régional de la sécurité routière. Deux actions ciblent spécifiquement les motocyclistes et les cyclomotoristes dans le cadre de l'objectif opérationnel 4.6. Il vise à mettre en place des mesures incitant les conducteurs à suivre des formations reconnues à la conduite défensive et à demander au gouvernement fédéral de revoir les conditions d'obtention du permis pour les deux-roues motorisés. Ceci afin que les conducteurs aient connaissance des risques objectifs qu'ils encourent, notamment pour les 125cm<sup>3</sup> qui ne nécessitent plus de permis particulier. Les actions de sensibilisation ne s'adressent pas uniquement aux conducteurs mais aussi aux vendeurs.

---

En réponse à votre deuxième question, la suppression d'une catégorie de véhicules ne relève pas de mes compétences.

Nous ne sommes pas en possession des chiffres que vous demandez. Seuls les services de police et le Parquet disposent des informations détaillées à ce sujet. Les chiffres ne concernent que les infractions constatées et ne peuvent pas offrir un aperçu global du nombre réel de voitures trafiquées.

[607]

En réponse à votre quatrième question, je peux vous informer que les immatriculations de cyclomoteurs sont en pleine augmentation. L'État fédéral leur a en effet imposé cette formalité. La période transitoire vient d'ailleurs d'être prolongée d'un an. Seule la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) possède ces informations et je ne peux dès lors que vous renvoyer vers elle.

Les moyens d'action sont principalement le développement d'actions ciblées ainsi que l'octroi de subsides pour le développement de projets d'éducation et de sensibilisation ciblant spécifiquement les usagers de deux-roues motorisés. Il va de soi que ces actions de sensibilisation doivent être poursuivies par des actions de contrôle de police sur le terrain.

Nous avons par ailleurs organisé il y a deux ou trois mois, avec Fedemot, une grande journée de sensibilisation sur le terrain de l'IBSR. Je ne connais pas le chiffre exact de visiteurs mais un grand nombre d'utilisateurs de deux-roues est venu suivre des formations supplémentaires. L'objectif était également de les sensibiliser sur les éventuels dangers. Cet événement fut une réelle réussite, je suis donc tout à fait disposée à soutenir d'autres actions du même type. Nous allons d'ailleurs lancer bientôt un appel à subsides. Il y aura entre autres des actions à l'attention des utilisateurs de motos et de cyclomoteurs.

[609]

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

**M. Marc Loewenstein (DéFI).-** Si vous le permettez, j'ai quelques questions complémentaires.

Vous avez parlé de la mise en place de formations pour les 125cm<sup>3</sup> dans le cadre de l'objectif opérationnel 4.6. Quand cet objectif sera-t-il mis à exécution ?

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.-** D'ici la fin de la législature.

---

**M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Dans un an et demi, au plus tard, donc.

(Assentiment de la ministre)

Vous avez dit que la suppression éventuelle des cyclomoteurs de classe A n'était pas de la compétence de la Région mais de l'État fédéral. Néanmoins, les compétences en matière de sécurité routière sont partagées et, en outre, les réglementations de l'un ont des répercussions sur l'autre.

Notre propos concerne précisément la sécurité routière, dont l'objectif est de protéger du mieux possible les usagers faibles sur la route.

Il existe des cyclomoteurs de catégorie A et B qui sont parfois utilisés de manière très dangereuse. Il convient donc de tenir compte des personnes qui non seulement se mettent elles-mêmes en danger mais représentent aussi un risque pour les autres. Il faut peut-être prendre des mesures structurelles, et il serait donc intéressant que vous abordiez la question avec les autres niveaux de pouvoir pour voir ce que l'on peut faire

Il existe une certaine hypocrisie par rapport à ces scooters. Ces 25 ou 50cm<sup>3</sup> dont la vitesse est limitée à 25 ou 45km/h, sont souvent trafiqués et constituent un réel danger alors que les conducteurs, souvent plus responsables, de 125cm<sup>3</sup> possèdent un permis de conduire.

Je pense que vous devez aborder la question avec vos partenaires au gouvernement fédéral, car il s'agit d'un enjeu de sécurité important.

[617]

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

**M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Le dernier point est que vous avez dit que vous souteniez, via des octrois de subsides, certaines associations. Vous avez ainsi mentionné Fedemot qui a obtenu un subside en 2017 et qui a organisé, avec l'IBSR, la journée du motard. À la base, Fedemot était active en Wallonie et n'est arrivée à Bruxelles que récemment. Il est parfois difficile d'organiser des actions de sensibilisation sur une année. Je pense notamment à l'achat de matériel comme des scooters et des camionnettes pour véhiculer ces derniers. Il s'agit d'investissements qui peuvent être importants. Il faut également penser aux animateurs et au personnel. Y a-t-il une volonté de reconduire le soutien à Fedemot en 2018 ? Je pense surtout à la stabilité, à l'organisation et à l'efficacité de l'action.

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

---

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Dans l'appel à projets, tous les usagers de la route seront bien sûr concernés, tant les cyclistes que les piétons et, bien sûr, les motards. L'administration et moi-même sommes voulus bien sûr travailler à la sensibilisation portant sur la sécurité des motards. Fedemot est une grande association et, à ce titre, est invitée à introduire un dossier.

- *L'incident est clos.*

[623]

## QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

**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 refus de subside à la commune de Watermael-Boitsfort pour des aménagements de zones 30".**

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- En septembre 2016, vous lanciez un appel à subvention auprès des communes désireuses de réaliser des travaux d'infrastructure visant à améliorer la sécurité routière. Malgré un délai de réponse assez court, à savoir un mois, la commune de Watermael-Boitsfort a introduit avec enthousiasme un dossier lui permettant de financer la finalisation de la mise en zone 30 du quartier Le Logis pour lequel la commune détenait un permis depuis 2013.

Le Logis étant un quartier classé, le permis d'urbanisme délivré par la Région reprenait une série d'exigences de la Commission royale des monuments et sites (CRMS) de la Région de Bruxelles-Capitale. Or vous avez refusé les subventions à la commune de Watermael-Boitsfort, sous prétexte que les aménagements prévus ne respectaient pas le prescrit du Cahier de l'accessibilité piétonne, puisque les plateaux surélevés étaient pavés. Ce choix des pavés a été imposé par la Région dans le permis délivré à la commune parce qu'il s'agit d'une zone classée.

Malgré une demande de la commune de résoudre au plus vite cette question sur laquelle seule la Région a la maîtrise, elle n'a, à ce jour, reçu aucune nouvelle du gouvernement, alors que la durée de validité du permis continue à courir.

---

Comment est-il possible que la Région donne des injonctions contradictoires à une commune et mette ainsi en péril l'amélioration de la sécurité de ses habitants ?

Quelles démarches avez-vous entreprises afin de résoudre ce problème au plus vite en vue d'une issue positive ?

[627]

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Je comprends la déception de la commune. Néanmoins, je me permets de souligner que l'appel à subvention mentionnait clairement, outre les exemples de modestes travaux, la nécessité d'une conformité aux vade-mecum régionaux. En ce sens, le respect du prescrit du Règlement régional d'urbanisme (RRU) et du Cahier de l'accessibilité piétonne est effectivement une condition d'octroi de la subvention.

Mon administration a étudié l'ensemble des dossiers en toute équité, dans le but de permettre aux communes de bénéficier de cette subvention. Elle a estimé les projets introduits irrecevables pour plusieurs raisons :

Tout d'abord, il convient de souligner que toutes les autres communes ont eu des échanges avec mon administration, qui a pu leur transmettre toutes remarques utiles, souvent de même nature et formulées avec la même impartialité, pour la modification des projets introduits. Elles ont intégré ces modifications, condition sine qua non pour l'octroi des subsides. Outre l'absence de contact préalable, nous avons été confrontés à une difficulté particulière concernant la commune de Watermael-Boitsfort, en ce sens que son projet avait déjà reçu un permis d'urbanisme et qu'aucune modification ne pouvait dès lors être envisagée.

Ensuite, le projet ne répond pas aux besoins des piétons et des personnes à mobilité réduite (PMR) ni à leur sécurité selon le prescrit du Cahier de l'accessibilité piétonne et du RRU pour certains points. Il s'agit notamment des points suivants :

- le projet Troglodyte/Loriot prévoit un avaloir dans l'axe d'une traversée, contraire au RRU, titre VII, article 5 ;

- pour les deux projets, les dalles podotactiles indispensables à la mobilité des personnes déficientes visuelles - RRU, titre VII, article 3 - ne sont pas prévues. En l'absence de cette mise en alerte, les personnes aveugles se trouvent en situation de danger, car elles ne détectent pas qu'elles se trouvent sur une traversée ;

[629]

La géométrie non modifiée des carrefours et les choix de maintien des traversées à l'identique rendent la mise en place de ces dispositifs impossible suivant le prescrit du Cahier de l'accessibilité piétonne, notamment pour la réalisation d'un point d'accroche.

Au carrefour Geai, un poteau d'éclairage est maintenu dans l'axe de la traversée, créant un obstacle pour les personnes déficientes visuelles, vu son placement sur le cheminement étroit opposé.

La largeur des cheminements piétons (1,05m, 1,15m, 1,20m et 1,25m) est par ailleurs insuffisante et non conforme, tant au RRU, titre VII, article 4, qu'au prescrit du Cahier de l'accessibilité piétonne. Dans cette même logique, l'absence de zone de réception du piéton sur le trottoir correspondant à la largeur conforme des passages pour piétons est jugée inacceptable par mon administration.

Enfin, au niveau de la sécurité routière, il est à remarquer que les traversées restent longues. En particulier pour le carrefour Troglodyte-Loriot, le stationnement tel qu'il existe indique qu'un élargissement de la voie de circulation piétonne eût été possible. À défaut, le risque de stationnement irrégulier est important et particulièrement défavorable à la sécurité des piétons.

Vu les niveaux observables, l'effet des plateaux sera minime sur les vitesses. En parallèle, le carrefour Geai conserve une courbe telle que le franchissement du carrefour - notamment l'insertion des conducteurs depuis l'avenue du Geai sur l'avenue des Archiducs - est toujours possible à une vitesse non appropriée.

L'extension de trottoir en dolomie au carrefour Troglodyte-Loriot est susceptible d'être empruntée par les véhicules et/ou investie par du stationnement, pouvant créer de facto des problèmes de visibilité. Une gestion claire de cet espace eût été préférable.

En conclusion, si mon administration a pu obtenir des autres communes qu'elles modifient tous ces aspects dans leurs projets, il lui paraissait difficile, ainsi qu'au gouvernement, d'accepter les projets tels quels, non modifiables en vertu du permis d'urbanisme accordé, et ce, toujours dans un même souci d'équité avec les communes.

[631]

Vous comprendrez dès lors que la subvention ne pouvait être accordée au vu des motifs précités.

Je regrette vivement que des considérations patrimoniales puissent être en conflit avec la sécurité routière ou l'accessibilité de base pour tous les usagers.

---

Les procédures découlant de l'ordonnance du 22 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité permettent déjà de répondre en grande partie à ces situations et d'obtenir de meilleures solutions pour les projets actuels et futurs.

[633]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je suis un peu choquée par la réponse. En effet, si les autres communes ont apporté des modifications, elles n'ont pas cependant sur leur territoire des ensembles remarquables classés. Il faut faire preuve d'un minimum de bon sens. Ce bon sens consisterait déjà à ce qu'un même pouvoir n'émette pas d'injonctions contradictoires. L'on peut dès lors s'interroger sur l'absence de dialogue au sein même du gouvernement et de la Région.

Il est fondamental pour une commune de pouvoir mettre un quartier en zone 30, d'autant plus quand cette mesure est réclamée par les habitants. Cette situation est complètement kafkaïenne. Nous parlons par ailleurs d'une petite commune qui n'a pas les moyens de réaliser tous les travaux nécessaires à la mise en zone 30 sur fonds propres et qui déploie énormément d'efforts pour améliorer la sécurité routière. Le territoire de la Région n'est pas homogène. Il comporte ici et là des éléments patrimoniaux, des ensembles architecturaux suffisamment remarquables pour faire l'objet de lieux de tournage par exemple. Il faut donc parfois pouvoir faire preuve de souplesse. Nous sommes face ici à une rigidité complète. Je prends bonne note du fait que ce gouvernement est incapable, d'une part, de s'adapter à ses propres contraintes et, d'autre part, de faire preuve de bon sens.

On expliquera aux habitants de Watermael-Boitsfort que la Région ne souhaite pas améliorer la sécurité routière car elle se montre complètement incapable de tenir compte du fait qu'une ville comporte parfois des quartiers au visage différent dont les atouts patrimoniaux méritent d'être conservés.

Une série de dispositions permettant de respecter le caractère architectural remarquable de ce quartier empêchent donc d'améliorer la sécurité routière puisqu'il est refusé à la commune de réaliser les aménagements nécessaires sous prétexte que ce quartier est classé.

La Région préfère donc l'option qui met le plus les habitants en danger. C'est regrettable.

*- L'incident est clos.*

[637]

---

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

**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 verplichting van het kleven van stickers in motorhomes".**

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

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- Het resultaat van crashtests met motorhomes, waarbij de testpoppen in de leefruimte achteraan in de voertuigen geen gordel dragen, is tegelijk voorspelbaar en shockerend.

De EU vaardigde een richtlijn uit waarin staat dat er in motorhomes een sticker of pictogram aangebracht moet worden op plaatsen zonder gordel, waar je tijdens het rijden niet mag zitten.

Het Vlaams Gewest zette die richtlijn om in zijn wetgeving, maar bij de uitvoering liep het fout. De Vlaamse regering vergat namelijk om de stickers te laten drukken. Dat lijkt op het eerste gezicht grappig, maar eigenlijk is het dat helemaal niet, aangezien dergelijke stickers levens kunnen redden. Vlaams minister Weyts schoof de schuld voor die vergetelheid af op de administratie.

Bestaat het risico dat de Brusselse regering dezelfde afgang wacht, of nam u al maatregelen om de Europese richtlijn correct om te zetten?

[ 641 ]

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

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Het klopt dat het Brussels Gewest de richtlijn nog niet heeft omgezet. We streven ernaar om dat in het najaar te doen. Er is extra juridisch personeel beschikbaar om daar werk van te maken.

In tegenstelling tot mijn Vlaamse collega wil ik de invoering van de pictogrammen laten samenvallen met de uitvoering van de richtlijn. Op die manier vermijden we de door u aangehaalde problemen.

De onduidelijkheid die begin april ontstond, is gedeeltelijk het gevolg van het ontbreken van overleg tussen Vlaanderen en Brussel op het moment van de invoering van de maatregel. Dat heeft gevlogen voor de Brusselse keuringscentra.

Zoals u weet, staat het iedereen in dit land vrij om een wagen te laten keuren in een gewest naar keuze. Mensen die in Vlaanderen wonen en hun motorhome in Brussel laten keuren, moeten eigenlijk een sticker aanbrengen die niet beschikbaar is.

In overleg met onze administratie werd beslist om een overgangsmaatregel van een jaar in te voeren. Die periode loopt tot 2 juni 2018. Zo worden eigenaars van motorhomes die niet over de juiste stickers beschikken, niet benadeeld tijdens de keuring.

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

**De heer Jef Van Damme (sp.a).** - U wilt de richtlijn tegen het einde van dit jaar in Brusselse wetgeving omzetten. Tegelijkertijd voert u een sticker in. Tegen volgende zomer moet alles ongeveer in kunnen en kruiken zijn. Wegens de situatie in Vlaanderen hebt u voor een overgangsmaatregel gezorgd. U hoopt dat alles tegen volgende zomer volgens de regels zal verlopen. Zult u daarover met uw Vlaamse collega overleggen?

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.** - In de marge van ons overleg over de roetfilter zullen we nog enkele andere punten bespreken.

- *Het incident is gesloten.*

[649]