

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

**COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET
DES QUESTIONS**

INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA MOBILITÉ

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR

BELAST MET DE OPENBARE WERKEN EN DE MOBILITEIT

RÉUNION DU LUNDI 18 JUIN 2018

VERGADERING VAN MAANDAG 18 JUNI 2018

COMPTE RENDU PROVISOIRE

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

VOORLOPIG VERSLAG

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

Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

[105]

QUESTIONS ORALES

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

[107]

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 proefprojecten met zelfrijdende voertuigen".

[109]

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Er wordt al jaren gesproken over de mogelijkheden die zelfrijdende wagens bieden. De federale regering heeft een koninklijk besluit goedgekeurd dat het mogelijk maakt om proefprojecten op te zetten. De federale minister van Mobiliteit krijgt daardoor de mogelijkheid om uitzonderingen op de wegcode vast te leggen. Daardoor is België een van de eerste Europese landen dat dergelijke testen op de openbare weg toelaat.

Mobiliteitsexperten zien in autonome voertuigen een deel van de oplossing voor de mobiliteitsproblemen. Doordat ze preciezer rijden, in contact staan met elkaar en daardoor hun rijgedrag op elkaar kunnen afstemmen, ontstaan er minder files en gebeuren er minder ongevallen. Ook verbruiken ze minder, wat een impact op de luchtkwaliteit heeft.

Er is al concrete belangstelling voor het opzetten van proefprojecten op de E313 en op de Antwerpse ring. Daar zal worden geëxperimenteerd met bijkomende rijstroken voor zelfrijdende wagens. Het is de bedoeling om die exemplaren via allerlei sensoren van bijzonder gedetailleerde verkeersinformatie te voorzien. Op die manier kan het voertuig zijn rijgedrag en snelheid zodanig aanpassen dat de andere auto's worden beïnvloed en er zogenaamde accordeonfiles worden vermeden.

De Lijn wil een zelfrijdende shuttlebus inzetten tussen de terminal van Brussels Airport en de cargobedrijvenzone. Dat project wordt op dit moment uitgewerkt. Tegelijkertijd bestelde De Lijn een studie naar de mogelijkheden voor zelfrijdende bussen in de Vlaamse steden.

De bevoegdheid voor het uitwerken van de praktische regels voor de proefprojecten ligt bij de gewesten. Zij bepalen waar en onder welke voorwaarden de experimenten mogen plaatsvinden. Het zou interessant zijn mocht Brussel, met zijn takrijke kennisinstellingen, snel in de dans springen.

Werkt u aan een reglementair kader voor zelfrijdende wagens? Waar, wanneer en onder welke omstandigheden zouden er ook in Brussel dergelijke testen kunnen plaatsvinden?

Hebt u weet van bedrijven of van kennisinstellingen die belangstelling hebben om in Brussel testen te realiseren? Heeft uw administratie contacten met die bedrijven en instellingen?

Welke inspanningen levert u om Brussel op dit vlak mee op de kaart te zetten?

[111]

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

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben het al meermaals over zelfrijdende of autonome voertuigen gehad en in die debatten heb ik me altijd als een overtuigd voorstander ontpopt. De vraag is immers niet of, maar wel wanneer ze eraan komen. Zowel binnen België als op internationaal vlak heb ik geregeld contact gehad met mensen die actief zijn in de sector van de zelfrijdende voertuigen.

Een paar maanden geleden kregen de MIVB en Brussel Mobiliteit de vraag om een studie uit te voeren over de gevolgen van de integratie van autonome voertuigen in Brussel. Er rijzen immers heel wat vragen, niet alleen op mobiliteitsvlak of over de economische en sociale kant van de zaak, maar ook inzake bijvoorbeeld het exploitatiemodel.

Zoals de heer De Lille al heeft aangegeven kunnen de gewesten voorwaarden opleggen. We zitten nu in het stadium van de voorbereidingen, de tests en de eerste evaluaties. Er zijn inderdaad plannen om in Brussel shuttlevoertuigen of meer klassieke voertuigen in te schakelen. Die initiatieven maken veelal deel uit van, al dan niet Europese innovatieprojecten waarbij onder andere Brussel Mobiliteit, de MIVB, Innoviris, universiteiten en parking.brussels betrokken zijn. Innoviris deed overigens onlangs nog een oproep voor projecten rond Smart Mobility. Daarop reageerden ook kandidaten die bezig zijn met autonome voertuigen.

In het toekomstige Gewestelijk Mobiliteitsplan wordt een innovatiecluster opgenomen waarin er ook aandacht wordt besteed aan autonome voertuigen. Platformen als Polis of de Internationale Unie van het Openbaar Vervoer buigen zich, in overleg met ons, over die materie.

Kortom, er is al interesse geuit, er zijn contacten gelegd en te gepasten tijde zullen we met een aantal ideeën naar buiten komen.

[113]

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is algemeen geweten dat u een 'believer' bent, maar nu gaan we natuurlijk wel een paar stappen verder. De federale overheid geeft u de mogelijkheden om een en ander in de praktijk om te zetten. Ik vraag me af wanneer we daarvan in Brussel al iets zullen kunnen merken. Blijkbaar moeten we eerst nog de resultaten afwachten van de studie die Brussel Mobiliteit uitvoert?

De heer Pascal Smet, minister.- De twee kunnen parallel lopen. De resultaten van de studie over het exploitatiemodel zijn op iets langere termijn voorzien. Er wordt gekeken of het via een soort MIVB bis zal verlopen dan wel via de privésector of via een concessie, waarbij er één of eventueel meerdere spelers betrokken zijn. De studie betreft onder andere dergelijke beheersmatige kwesties.

We kunnen met de geïnteresseerde bedrijven een aantal voorwaarden overeenkomen. Er woedt, ook op internationaal vlak, volop een debat over de vraag of je zoiets niet eerder in een kleinere stad moet organiseren dan bijvoorbeeld in een stad als Brussel.

Wij zullen in Brussel eerder met een beperkt project starten, wellicht in samenwerking met de privésector. Ik kan daarop nu niet verder ingaan en ik kan er ook geen datum op kleven. De contacten zijn daarvoor nog te pril. Het project zal sowieso in meerdere steden tegelijk lopen. Het is daarbij niet nodig om alles vanaf het begin volledig zelf te doen. Dit vergt ook wel wat discipline evenals de nodige investeringen.

Kortom, we zijn ermee bezig en we volgen de studie goed op. Dat wordt trouwens ook op internationaal vlak erkend.

[117]

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik kijk ernaar uit, vooral omdat zelfrijdende auto's in een stad niet zo vanzelfsprekend zijn. In de Verenigde Staten is het draagvlak zelfs wat verminderd na een aantal ongevallen. We mogen zeker geen risico's lopen. Aan de andere kant is het belangrijk dat het gewest er vanaf het begin bij is zodat het mee kan bepalen onder welke voorwaarden een en ander gebeurt.

- *Het incident is gesloten.*

[121]

QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

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

concernant "le recensement problématique des emplacements 'corps diplomatiques'".

[123]

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

Mme Marion Lemesre (MR).- Je vous interrogeais il y a peu sur les emplacements de parking réservés au corps diplomatique. En ma qualité d'échevine du stationnement à la Ville de Bruxelles, j'avais en effet appris que plusieurs anomalies avaient été constatées sur l'avenue Franklin Roosevelt. C'est pourquoi j'ai demandé aux stewards de la Ville de Bruxelles de vérifier, sur la base de la liste établie par la Direction du protocole du Service public fédéral (SPF) Affaires étrangères, si les places réservées aux ambassades se trouvaient bien aux bons endroits. Nous avons ainsi obtenu la confirmation que certains emplacements étaient bel et bien erronés.

En vertu des dispositions de la convention de Vienne du 18 avril 1961, les ambassades étrangères installées en Belgique peuvent transmettre leurs demandes d'emplacement de stationnement CD à la Direction du protocole du SPF Affaires étrangères qui les communique ensuite au bourgmestre, pour les voiries communales, ou à la Région, pour les voiries régionales.

Comme l'avenue Franklin Roosevelt est une voirie régionale, j'avais décidé de vous interroger par écrit. En lisant votre réponse, j'ai appris avec surprise que Bruxelles Mobilité ne possédait pas une liste précise des emplacements CD sur les voiries régionales. Pouvez-vous m'en donner les raisons ?

Vous expliquez en revanche qu'une application informatique est en cours d'élaboration et que la liste complète des emplacements CD sera disponible dès sa mise en service. Pouvez-vous nous présenter le fonctionnement de cette application et nous dire à quoi elle servira ? Quand sera-t-elle opérationnelle ?

Pouvez-vous également nous détailler la manière dont se déroulera la collaboration nécessaire entre Bruxelles Mobilité et la Direction du protocole du SPF Affaires étrangères ? Il est indispensable de mener une politique proactive dans ce domaine, non seulement pour actualiser les données, mais aussi pour donner des consignes de restriction plus claires. En cette période de raréfaction de l'offre de places de parking, avec l'agrandissement des oreilles de trottoir, notamment, il me semble que chacun doit faire un effort.

(Remarques de M. Smet)

À Paris, une ambassade n'a droit qu'à deux emplacements !

Vous expliquez par ailleurs que la signalisation qui réserve les places de stationnement aux véhicules CD est placée devant le bâtiment mentionné par la Direction du protocole. Cependant, lorsque la configuration de la voirie ne le permet pas, il est parfois nécessaire de la placer devant des bâtiments adjacents.

[125]

Pouvez-vous m'expliquer les raisons d'une telle situation ? Il est évident qu'une attribution à l'aveugle peut produire un effet domino en décalant tous les emplacements d'une rue. Les places pourraient donc s'éloigner plus encore des ambassades et rester désespérément vides, au grand dam des riverains "normaux".

Quelles solutions préconisez-vous ? Ne serait-il pas envisageable de contrôler a priori la faisabilité d'une telle attribution en fonction de la voirie ? Un accord de collaboration avec le ministère des Affaires étrangères est-il en préparation pour généraliser un processus d'attribution qui soit référencé, coordonné et plus limitatif ?

Enfin, vous annoncez que Bruxelles Mobilité ne prenait normalement aucune initiative quant au contrôle des emplacements potentiellement obsolètes, car cela relève de la Direction du protocole. Cependant, vous disiez avoir demandé à votre administration de profiter des réaménagements de voirie pour examiner la situation et la réévaluer, si nécessaire. Un courrier au ministère des Affaires étrangères devait aussi être envoyé, lui demandant d'actualiser la liste.

Pouvez-vous m'indiquer si l'idée d'un contrôle systématique des emplacements CD lors des réaménagements de voirie retient votre attention ? Dans l'affirmative, quelle serait la méthode utilisée pour le mettre en œuvre ? Dans la négative, pourquoi ?

Avez-vous déjà obtenu une réponse du ministère des Affaires étrangères à propos de l'actualisation de ses données ?

[127]

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'administration a en effet contacté la Direction du protocole du SPF Affaires étrangères afin de mettre à jour la liste des emplacements réservés au corps diplomatique (CD), conformément à la situation telle que relevée. À ma connaissance, nous n'avons pas encore reçu de réponse.

L'application informatique qui reprendra la localisation de tous les signaux routiers sur toutes les voiries de la Région sera normalement opérationnelle au début de l'année 2019. À ce moment-là, nous pourrions transmettre les données à la Direction du protocole pour comparer les données à la situation sur les voiries.

Le placement de la signalisation CD n'est pas toujours possible devant le bâtiment de l'ambassade pour plusieurs raisons : le bâtiment comprend un garage, la Direction du protocole demande deux emplacements, la largeur du bâtiment n'est pas suffisante, etc. Bruxelles Mobilité fait toujours le nécessaire pour que les emplacements se situent le plus près possible de l'ambassade. Il est évident que lorsque la demande de la Direction du protocole ne peut pas être satisfaite, Bruxelles Mobilité prend contact avec elle pour trouver une autre solution.

Lors du réaménagement des voiries, les emplacements CD sont, dans la mesure du possible, remis au même endroit après les travaux. Bruxelles Mobilité respecte les demandes de la Direction du protocole. S'il devait y avoir des emplacements devenus inutiles, il appartiendrait à cette dernière de les signaler à Bruxelles Mobilité. Normalement, nous n'entrons pas directement en contact avec les ambassades.

Nous attendons la réponse du SPF Affaires étrangères. La question n'a guère attiré l'attention, car nous avons l'habitude de répondre aux demandes du SPF Affaires étrangères. Nous avons connu pareille situation lors du réaménagement de la Petite ceinture : la moindre intervention crée le désordre. Notre but est d'en limiter les effets. C'est pour cela que nous suivons les demandes du SPF Affaires étrangères.

Si votre question porte sur le fait que nous devons être plus actifs, il n'est pas sûr que le SPF Affaires étrangères apprécie une telle attitude, et encore moins si nous commençons à contrôler les ambassades pour vérifier qu'elles utilisent vraiment leurs emplacements. Connaissant les ambassades et le SPF, je peux vous dire que la suppression des emplacements sera source d'embarras, même s'ils ne sont pas utilisés.

[129]

Nous devons nous demander si cela vaut vraiment la peine d'y toucher. Si ces emplacements ne sont pas utilisés, je suis d'accord avec vous. Toutefois, vous l'avez mentionné, selon les accords internationaux, les ambassades ont droit à de tels emplacements, même si elles les utilisent rarement. Ils sont peut-être utilisés lors de la visite d'un chef d'État ou d'un membre du gouvernement, ou lors de votre visite en votre qualité d'échevine.

La règle actuelle est très simple : nous répondons aux demandes émises par le SPF Affaires étrangères. Puisque ce dernier introduit les demandes, en toute logique, il lui incombe également de retirer ces emplacements lorsqu'ils ne sont plus nécessaires. En toute honnêteté, cette vérification n'est pas notre priorité. Il est toujours très difficile de retirer de tels emplacements, sauf en cas de déménagement d'une ambassade, d'un consulat ou d'une délégation permanente.

Si vous estimez que nous devrions nous montrer plus actifs dans ce domaine, peut-être devriez-vous en discuter avec M. Reynders.

[131]

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

Mme Marion Lemesre (MR).- Votre réponse ne me rassure pas. Déjà, cela reporte à 2019 l'application et l'inventaire. Or, vos nombreux chantiers, par exemple l'avenue Franklin Roosevelt, sont déjà en cours de réalisation et même de finition.

(Remarques de M. Smet)

Mais je vois qu'on y implante à nouveau des poteaux CD. Si l'inventaire n'est pas terminé...

M. Pascal Smet, ministre.- Sur l'avenue Franklin Roosevelt, la Direction du protocole a organisé une réunion avec les ambassades et moi-même. Toutes ont demandé leurs places !

Mme Marion Lemesre (MR).- Une seule réunion ne systématise pas la procédure. Je vous demandais aussi d'envisager, en concertation avec la Direction du protocole, une réduction de leurs exigences.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons posé la question et nous attendons la réponse du SPF Affaires étrangères.

Ma règle est simple : je suis l'avis du SPF Affaires étrangères. S'il demande de prévoir une place, nous le faisons. Vous me demandez de faire une sorte de test d'opportunité et, si l'on constate que la place n'est pas utilisée, d'envisager son retrait. Je connais presque à l'avance la réponse des ambassades : elles vont vouloir les garder, même si elles ne les utilisent pas beaucoup. Les conventions internationales nous obligent à les prévoir et le SPF ne va pas se battre avec les ambassades pour les enlever.

J'ai bien entendu demandé au SPF Affaires étrangères d'actualiser cette liste. Nous allons ensuite examiner la situation en nous fondant sur les nouvelles données, mais l'initiative doit venir du SPF. Si c'est nous qui la prenons, elle ne sera bien accueillie ni par le SPF, ni par les ambassades.

Pour l'avenue Franklin Roosevelt, la situation était claire : ils ont demandé que ces places soient prévues.

[141]

Mme Marion Lemesre (MR).- Selon moi, le gestionnaire des voiries - régionales, en l'occurrence, mais aussi communales - pourrait annoncer davantage de restrictions à l'octroi des autorisations. Il ne me paraît pas abusif de le signaler. Si toutes les ambassades sont logées à la même enseigne, il n'y aura pas de contestations, d'autant moins que, dans d'autres villes, comme à Paris, les autorisations sont extrêmement difficiles à obtenir et très strictes.

[143]

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a beaucoup moins de places de stationnement à Paris qu'à Bruxelles.

[145]

Mme Marion Lemesre (MR).- Sur l'avenue Franklin Roosevelt, il n'y a pas beaucoup de places non plus.

- *L'incident est clos.*

[149]

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 ontbrekende fietsgoten naar de tram- en metrostations in Brussel".

[151]

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Intermodaliteit of het vlot overschakelen tussen verschillende vervoersmiddelen is een cruciaal element in de mobiliteit van de toekomst. Naast het al vaak aangekaarte probleem van de gebrekkige stalling aan heel wat stations blijft de toegankelijkheid met de fiets een van de pijnpunten van het openbaar vervoer in Brussel.

Nochtans lees ik in de aanbevelingen van het Fietsvademecum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over het overbruggen van hoogteverschillen: "Fietsgoten moeten aan weerszijden van de trap geplaatst worden: een voor omhoog en een voor omlaag. De helling mag niet te steil zijn. De voorkeur gaat uit naar een betonnen goot. Een tweede optie is een U-profiel van 4 x 10 cm."

De MIVB-perrons blijven echter vaak heel slecht bereikbaar voor fietsers die de metro of tram willen nemen. Dat is ook gebleken uit de halftijdse beleidsevaluatie van de Fietsersbond. De conclusie was dat slechts 19% van de fietsers vindt dat de fiets gemakkelijk combineerbaar is met tram, bus of metro. De combinatie met de trein wordt, met slechts 12%, nog slechter geëvalueerd, maar dat ligt waarschijnlijk aan de hoge fietstarieven van de NMBS.

Welke acties onderneemt u om de trams, bussen en metro's en de vele MIVB-stations makkelijker toegankelijk te maken voor fietsers?

Waarom zijn er al niet meer fietsgoten aangelegd? Hebt u een overzicht van het aantal stations dat reeds met fietsgoten aan alle ingangen uitgerust is?

[153]

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

De heer Pascal Smet, minister.- Sinds 2008 kan men buiten de spitsuren gratis zijn fiets meenemen in alle metrostellen en in de nieuwe lagevloertrams. Dat is een goede zaak. De metrostations krijgen systematisch liften. Momenteel zijn er 47 van de 69 stations met een lift uitgerust. Die kunnen uiteraard ook door de fietsers worden gebruikt. De fietsgoot is zeker niet de enige oplossing. Ook liften bieden een goed alternatief om tot op het perron te geraken.

Een aantal metrostations, zoals Alma, Stokkel en Heizel, bevindt zich op straatniveau, net als de meeste tramhaltes. Daar is er dan ook geen probleem qua toegankelijkheid.

Geïntegreerde fietsgoten zijn vanzelfsprekend beter dan goten die er boven op zijn aangebracht. Bij renovatiewerkzaamheden aan stations worden de fietsgoten voortaan geïntegreerd. Bij elke renovatie wordt er minstens één ingang met fietsgoten uitgerust. In de stations Naamsepoort, Louiza, Demey, Zuidstation, Rogier en Troon is dat al gebeurd. Momenteel worden de stations Beurs en De Brouckère onder handen genomen. Naast meerdere fietsgoten en een grotere lift komt er daar ook een ondergrondse fietsenstalling. Bovendien krijgt De Brouckère het eerste Brusselse roltapijt voor fietsen, dat als extra hulpmiddel kan dienen.

Kortom, we boeken zeker vooruitgang op dit vlak.

[155]

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat er steeds meer liften zijn, is natuurlijk een goede zaak, maar dat mag niet de enige oplossing voor de fietsers zijn. Als er alsmear meer gebruik van zou worden gemaakt door de fietsers, zouden er wel eens files kunnen ontstaan bij de tragere liften. De fietsgoot blijft alleszins een valabel alternatief.

Er zou ook sneller op de bal kunnen gespeeld worden, want er zijn nog altijd metrostations waar de toegankelijkheid te wensen overlaat of waar het mangelt aan een goede bewegwijzering. Een enkele ingang met een fietsgoot uitrusten lijkt mij dan ook te weinig, zeker in stations waar de ingangen heel ver uit elkaar liggen, zoals in station Hallepoort. Dan is het beter om meteen alle ingangen uit te rusten.

Ik heb de indruk dat de MIVB geen stappen vooruit zet bij die stations waar er geen werkzaamheden gepland staan. Wat momenteel aan de stations De Brouckère en Beurs gebeurt, is natuurlijk prima, maar in de andere stations gebeurt er op dat vlak niets. Ik vermoed dat de MIVB de metalen fietsgoten als tussenoplossing veeleer hinderlijk vindt en dat ze daarom geen initiatief neemt. Ik zou u willen verzoeken om er bij de MIVB opnieuw op aan te dringen om elke ingang van elk station uit te rusten met een dergelijke fietsgoot.

- *Het incident is gesloten.*

[159]

INTERPELLATIONS

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

[161]

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "la place de Bruxelles dans la mobilité durable".

[163]

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Selon un article paru dans la presse, un institut allemand a analysé la mobilité dans treize villes européennes et conclu que Bruxelles se classe huitième sur treize. En décortiquant le score attribué à Bruxelles, nous constatons que la mobilité active occupe la neuvième place. L'institut allemand attribue donc un score médiocre à notre Région pour la mobilité, et ce résultat est loin d'être encourageant.

Parmi les raisons qui justifient cette appréciation assez faible, l'institut pointe le fait que les navetteurs sont "rebutés par un manque de transports publics facilitant l'accès à la ville". Voilà une affirmation qui ne peut être taxée de partialité. Faut-il rappeler l'annonce faite, dans le cadre du Plan Iris 2, de multiplier le nombre

de parkings de transit ? En l'occurrence, malgré les années écoulées, le nombre d'emplacements de parking aux entrées de Bruxelles n'a toujours pas dépassé les 2.000 unités. Il était pourtant question d'en créer 20.000 nouveaux, chiffre qui a entre-temps été revu à la baisse.

Si une offre de transports publics attractive était effectivement proposée aux navetteurs et que des facilités de parking avaient été réellement créées aux entrées de la ville, nombre de voitures privées cesseraient de pénétrer en ville et d'affronter des embouteillages de plus en plus importants. Sur ce point aussi, quelles ont été les créations de lignes de transport public au cours des deux dernières législatures ?

En 2018, nous pourrons enfin disposer d'une nouvelle ligne de tram desservant la commune de Jette. En 2018 toujours, le tram 94 connaîtra une extension de 4,5km dont la réalisation a été entamée sous la législature précédente. Que pouvons-nous attendre par la suite ? Nous serions tentés de dire que nous nous retrouverons devant une feuille blanche. À part le métro annoncé au plus tôt pour 2028-2029, rien n'est prévu pour étendre le réseau de tram entre 2018 et 2028.

[165]

Est-ce réellement mener une politique volontariste de mobilité ?

Vous avez déclaré à la presse que le gouvernement actuel pouvait aller plus loin. C'est intéressant, mais nous aimerions davantage de précisions. Cela signifie-t-il créer de nouveaux parkings aux entrées de la ville, étendre certaines lignes de tram ou de bus, ou augmenter la capacité des véhicules sur les lignes à haute fréquentation ?

À part le futur parking de dissuasion du Centre d'enseignement et de recherches des industries alimentaires et chimiques (Ceria), il faudra s'armer de patience pour voir se poursuivre un programme maintes fois annoncé, mais jamais respecté.

Nous ne trouvons aucune précision sur les éventuelles prolongations de lignes de tram existantes. L'avenir de la ligne 62, qui devait être étendue jusqu'à l'aéroport, attend toujours le feu vert de la Flandre. Sur l'axe Nord-Midi, les véhicules atteignent, à certains moments de la journée, un taux d'occupation frisant la saturation. Que comptez-vous faire en attendant 2028 ?

L'idée d'accoupler deux trams T3000 a-t-elle été examinée par les services de la STIB ? Le Bruxellois est, certes, très sensible à la qualité de l'air, mais sa préoccupation première est de disposer de transports fréquents dont la vitesse commerciale est de nature à rendre le transport public attractif. Ce n'est pas en imposant aux clients des ruptures de charge pénalisantes que l'on rendra le transport public attrayant, au contraire. En améliorant significativement les transports publics, vous attirerez une clientèle qui n'hésitera plus à renoncer à son véhicule privé.

Vous faites allusion aux 5 milliards d'euros investis en dix ans dans les transports publics. Nous aimerions savoir à quoi a été affectée cette première tranche et en quoi elle a contribué à alléger le trafic automobile et à améliorer les conditions de déplacement des transports publics.

[167]

Vos déclarations sur la possibilité du gouvernement "d'aller plus loin" mérite quelques précisions.

Un calendrier précis de création d'espaces de parking au cours des deux prochaines années est-il disponible ?

Existe-t-il un programme de création de nouvelles lignes rapides de tram ou de bus entre 2018 et 2028-2030 ?

Pourquoi l'exécution des extensions dont il a été plusieurs fois question, notamment celle de la ligne 62, ne reçoit-elle pas de confirmation ?

Avez-vous des précisions sur les lignes de tram prévues par De Lijn ?

Quelles sont les solutions préconisées par la STIB pour augmenter, sur les lignes à haute fréquentation, le nombre de places offertes aux heures de pointe ?

Quelle a été l'affectation de la première tranche de 5 milliards d'euros prévue sur dix ans par le gouvernement ?

[169]

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ni la STIB, ni Bruxelles Mobilité n'ont été associées à la méthodologie de cette étude, dont plusieurs indicateurs reposent sur d'anciennes données ou sont très loin de la réalité. Par exemple, il existe 2.312 points d'arrêt de la STIB sur le territoire de la Région bruxelloise, qui couvre 161km², soit 14 arrêts par km². Or, l'étude parle de 2,55 arrêts par km². Elle comporte de nombreuses erreurs, mais dans l'ensemble, les conclusions n'en sont pas affectées.

L'extension des parkings actuels à Delta et Crainhem, qui comportent chacun 200 places, sera opérationnelle cette année. Le parking de 1.300 places au Ceria est en chantier. La construction du parking Stalle, qui offrira 800 places, doit commencer l'année prochaine et être terminée en 2020. Les autres sont le Parking C et celui de l'A12.

La création de nouvelles lignes rapides de bus et de tram est prévue entre 2018 et 2030. La restructuration du réseau de bus est aussi prévue. Nous en avons parlé.

Le développement du réseau et la création de nouvelles lignes sont programmés dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI). Vous en avez connaissance, puisque ce PPI a été modifié il y a presque un an dans cette commission et que je me réfère aux données qui en sont tirées.

En Flandre, les lignes de tram sont au nombre de trois : le tram A12 Willebroek-Londerzeel-Région bruxelloise, le tram du ring aéroport-Vilvorde-Région bruxelloise et le tram 62 OTAN-aéroport. Il existe un accord de principe sur cette dernière : la Flandre investit dans les infrastructures sur son territoire et la Région bruxelloise exploite la ligne, ce qui est normal, puisque celle-ci se trouve en très grande partie sur notre territoire.

La Flandre veut lancer en 2019 des lignes de tram-bus, plutôt que de tram, sur le trajet du tram du ring.

[173]

S'agissant du stade, il n'existe aucun lien avec le tram du ring, mais nous devons malgré tout revoir l'évolution de la connexion vers le plateau du Heysel.

Pour les métros, vous êtes au courant des travaux en cours. Nous en avons parlé à plusieurs occasions. Nous avons lancé l'étude sur le prolongement de la ligne de métro vers Grand-Bigard. Nous aimerions que M. Reynders fasse de même pour la ligne de métro vers le sud, soit vers Uccle.

Deux lignes de tram seront inaugurées en septembre et en octobre. La Région bruxelloise crée la nouvelle ligne de tram 9 à Jette, ce qu'elle n'avait plus fait depuis de nombreuses années. Quant au prolongement de la ligne 94, il est prévu dans le PPI. Comme vous le savez, de nouvelles rames de tram, de métro et de bus ont été commandées.

Une question fondamentale que vous n'avez pas posée est celle du réseau express régional (RER), M. Van Goidsenhoven. Le vrai problème, pour la mobilité à Bruxelles, est constitué par les navetteurs qui utilisent chacun leur voiture individuelle. Ce sont eux les principaux responsables des embouteillages. Ils doivent prendre le train, souvent en retard, et les lignes S. Nous saluons le fait que le ministre Bellot est parvenu à libérer pratiquement un milliard d'euros en fin de législature, mais les travaux ne seront pas achevés avant 2030. Ensuite, il faudra encore décider des trains qui rouleront sur ce réseau.

Pour obtenir une vraie réponse, il faudrait se tourner vers le gouvernement fédéral, qui devrait investir beaucoup plus dans sa capitale, à l'exemple d'autres pays. La question que vous n'avez pas posée, M. Van Goidsenhoven, est de savoir comment faire pour que l'État fédéral investisse davantage dans les transports en commun à Bruxelles. Sur dix ans, nous, Bruxellois, avons investi 5,2 milliards d'euros. Nous assumons donc nos responsabilités, sans compter les nombreux investissements auxquels nous procédons par ailleurs.

En l'espèce, nous devons attendre que l'État fédéral procède enfin aux investissements nécessaires, sachant que des permis doivent encore être obtenus.

[175]

Rien n'empêche l'État fédéral d'acheter des trains et de les placer sur 80% des infrastructures du RER, des lignes S et des lignes ferroviaires déjà existantes, avec une fréquence de dix minutes, par exemple. Nous pourrions déjà gagner à ce niveau-là. La réponse est donc claire. Bruxelles prend ses responsabilités. C'est à l'État fédéral de prendre les siennes !

[177]

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je remercie le ministre pour cette attaque à peine voilée.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas une attaque !

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je constate que le dossier du RER progresse enfin. Cela n'a pas toujours été le cas. Imaginez un instant que tous les navetteurs décident un matin de ne plus utiliser leur voiture personnelle. Nous serions incapables de tous les accueillir sur les lignes de transport en commun ! Il faut voir les choses avec réalisme. On peut demander à tout le monde de renoncer à sa voiture et de venir dans le centre-ville en transports en commun, mais encore faut-il que l'offre de transports soit suffisante. Je pense que de nombreuses personnes seraient prêtes à abandonner leur voiture si les transports en commun étaient suffisamment sûrs et accueillants. Or c'est loin d'être le cas sur certaines lignes surchargées.

Quelles que soient les erreurs grossières que contient l'étude, elle a au moins le mérite de nous interpeller et de nous inciter à réfléchir sur nos responsabilités. Par ailleurs, l'absence de réponse satisfaisante pour certaines lignes est indépendante du nombre d'erreurs qui y figurent.

Vous parlez de lignes De Lijn, mais vous ne mentionnez pas les nouvelles lignes de la STIB qui seraient développées après la mise en service du tram 9 et la prolongation du tram 94. Ce sont pourtant des questions importantes.

[183]

M. le ministre, même si cette étude est imparfaite, elle nous renvoie à une situation qui est loin d'être idéale. Nous voulons convaincre les navetteurs d'abandonner leurs véhicules, je suis d'accord avec vous, mais ne laissons pas croire que nous sommes capables de les accueillir correctement sur nos lignes de transports en commun. Ayons au moins l'honnêteté de le reconnaître entre nous !

- L'incident est clos.

[187]

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de evaluatie van de impact van de werken aan het Reyerscomplex op het verkeer in Brussel".

[189]

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de verkeerschaos ten gevolge van de volgende fase in de werken aan het Reyerscomplex".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indieners worden de interpellatie en de toevoegde interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

[193]

QUESTIONS ORALES

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

[195]

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

concernant "l'état des lieux du projet de rénovation et du nouveau plan de mobilité rond-point Schuman".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[199]

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 oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens".

[201]

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

De heer Paul Delva (CD&V).- In maart 2017 ondervroeg ik u over de bestaande en geplande oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens in ons gewest, omdat uit cijfers bleek dat we in Brussel op het vlak van elektrische wagens nog een hele weg te gaan hebben.

Een van de cruciale elementen in de promotie van elektrische wagens is de beschikbaarheid van een degelijke oplaadinfrastructuur. U antwoordde destijds dat het aanbod van elektrische laadpalen niet voldeed voor de Brusselaar die niet over een eigen terrein beschikt om een elektrische auto op te laden.

Omdat volgens de Europese richtlijn het aantal oplaadpunten moet worden vastgesteld met inachtneming van het aantal elektrische voertuigen dat naar schatting uiterlijk eind 2020 in elke lidstaat zal zijn ingeschreven, zei u te kiezen voor een klein basisnetwerk, dat uitgebreid zou kunnen worden als de vraag toeneemt.

De studies voor de ondersteuning van het oplaadinfrastructuurproject waren afgerond toen ik u daarover ondervroeg. Nadien zou de nota voor de regering worden geschreven. Die keurde eind maart 2017 een plan voor de installatie van elektrische laadpalen in het gewest goed. Daarin is onder meer bepaald dat de regering een concessiehouder zal kiezen die instaat voor de installatie, het onderhoud en de exploitatie van alle laadpalen in het gewest, zodat in het hele gewest dezelfde laadpalen komen. De betrokken administratie zou daartoe een tekst opstellen, waarna kandidaten hun offertes voor de concessie kunnen indienen.

In november 2017 liet u optekenen dat de informatie over de concessie dat jaar nog zou worden gepubliceerd. Begin 2018 zouden dan de offertes worden beoordeeld en de concessie toegewezen. Dit jaar zou ook worden gestart met de uitrol van het netwerk, dat een basisnetwerk wordt met een paal-volgt-wagensysteem.

U zei ook dat het moeilijk is om het aantal laadpalen vast te leggen, omdat dat afhangt van het aantal elektrische voertuigen en van het feit of er op de werkplekken een publiek laadaanbod voorhanden is. Het minimumaantal zou zeker boven de honderd liggen.

[203]

Hoe ver staat het met de aanduiding van de concessiehouder? Kunt u de gepubliceerde concessieoproep toelichten? Hoeveel partijen tekenden in? Welke concessiehouder werd er gekozen op basis van welke criteria en wanneer zal die starten met het uitrollen van het basisnetwerk?

Het basisnetwerk wordt in nauw overleg met de negentien gemeenten uitgewerkt. Hebben alle gemeenten hun voorkeurslocaties opgegeven? Zo ja, kunt u die toelichten? Over hoeveel locaties gaat het exact? Op welke manier wordt er bepaald waar er een oplaadpaal geïnstalleerd zal worden? Wat zijn de criteria? Hoeveel locaties zullen geselecteerd worden? Welke gemeenten hebben eventueel nog niet gereageerd? Waarom? Tot wanneer kunnen de gemeenten hun voorkeurlocaties opgeven?

Hoe zal het basisnetwerk worden uitgebreid? Volgens welke procedures wordt het systeem van paal-volgt-wagen toegepast? Kunt u meer toelichting geven bij de manier waarop de aanvragen geëvalueerd zullen worden? Hoeveel aanvragen van private personen en/of van ondernemingen zijn er op het ogenblik al binnen?

De stad Brussel paste onlangs haar wegvergunning aan, waardoor het makkelijker wordt om elektrische laadpalen aan te vragen. In de nieuwe vergunning zijn bedrijven die laadpalen willen installeren, verantwoordelijk voor het continu beheer, de uitbating en het onderhoud van de oplaadpalen en van de bijhorende parkeerplaatsen. De uitbaters staan ook in voor de netheid en de mogelijke vervangingen van de laadpalen. Hoe staat u tegenover dat initiatief? Op welke manier stimuleert u de negentien Brusselse gemeenten om zich in te schrijven in het verhaal van elektrische mobiliteit? Welke initiatieven kunnen de gemeenten daartoe zelf nemen?

Ten slotte liet u vorig jaar weten dat het gewest geen streefcijfers hanteert voor het aantal ingeschreven elektrische auto's. Er is wel een studie die een schatting geeft van het aantal voertuigen dat verwacht wordt tegen 2020. Die zou te vinden zijn op de website van Leefmilieu Brussel.

[205]

Online kan ik evenwel alleen een uitgebreide samenvatting raadplegen. Daarin vond ik niet meteen concrete cijfers over het verwachte aantal elektrische wagens in Brussel. Kunt u daarom de projecties uit die studie nader toelichten? Volgt de regering die projecties?

[207]

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

De heer Pascal Smet, minister.- Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het voorstel tot toewijzing van de concessie voor de levering, installatie en exploitatie van openbaar toegankelijke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Na het begrotingsakkoord zal het aan de regering worden voorgelegd.

Vier van de negentien gemeenten hebben geen voorstel ingediend. Het gaat om Brussel-Stad, Evere, Sint-Jans-Molenbeek en Sint-Joost-ten-Node.

Op het moment dat de concessie wordt toegewezen, zal de concessiehouder uiteraard de gepaste procedure met iedere betrokken gemeente opstellen, ook met de gemeenten die geen voorstel instuurden. De aansluiting op het netwerk van Sibelga moet nog besproken worden en hangt af van naar wie de concessie gaat.

Ik betreur het initiatief van de stad Brussel. Op zich is het geen probleem om een wegvergunning aan te passen; dat vergemakkelijkt het instellen achteraf. In dit geval hebben we evenwel amper feedback gekregen

en bleef het grotendeels eenrichtingsverkeer. Dat neemt niet weg dat we constructief willen blijven samenwerken met de stad Brussel. Het is namelijk in het belang van de Brusselaar dat er een uniform systeem komt.

We werken samen met Leefmilieu Brussel om de evolutie van het aantal wagens in het oog te houden. In een eerste fase hebben we geopteerd voor een basisnetwerk, dat uitgebreid kan worden naarmate er meer wagens komen.

[209]

De heer Paul Delva (CD&V).- Er is blijkbaar vertraging opgelopen bij het aanduiden van de concessiehouder. U wilt nu wachten op de begroting alvorens de stap te zetten. Hopelijk kan dat snel vooruitgaan.

Ik betreur dat vier gemeenten nog altijd geen locaties hebben doorgegeven. Dit gewest mag niet achterblijven in het aanbieden van elektrische laadpalen. Op tal van vlakken willen we het voorbeeld geven als duurzame mobiliteitsstad en laadpalen horen daar nu eenmaal bij.

Uw antwoord over de uitbreiding van het basisnetwerk en over het paal-volgt-wagensysteem was wel bijzonder summier.

Ik heb gepolst naar die studie op de website van Leefmilieu Brussel. Ik heb daarin niet teruggevonden hoeveel elektrische auto's er in Brussel verwacht worden. Wordt de volledige studie binnenkort gepubliceerd?

De heer Pascal Smet, minister.- We kijken dit na en bezorgen u de informatie.

De heer Paul Delva (CD&V).- Een laatste onduidelijk punt is de betaling: hoe zal een en ander in zijn werk gaan voor een particulier die zijn elektrische auto wil opladen?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat hangt af van de concessie die we nog moeten toewijzen. Daarop kan ik u op dit moment nog niet antwoorden.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik zal zeker niet nalaten om u daarover later opnieuw te bevragen.

De heer Pascal Smet, minister.- Daaraan twijfel ik geen seconde!

(Gelach)

- Het incident is gesloten.

[217]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het interventieteam voor de tunnels".

[219]

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

De heer Paul Delva (CD&V).- De minister had eerder gepland om een interventieteam op te richten om defecte voertuigen in tunnels snel weg te slepen om zo langdurige verkeershinder te voorkomen. Nu moet de politie daarvoor steeds ter plaatse komen, maar die heeft vaak andere prioriteiten, waardoor de verkeershinder langer dan nodig blijft aanslepen.

De opdracht van dit team zou erin bestaan om de veiligheid van de weggebruikers te verzekeren, de openbare weg berijdbaar en in goede staat te houden en de dienstverlening te versnellen.

Het interventieteam zou via een openbare aanbesteding worden opgericht. Het team had oorspronkelijk vanaf 2017 actief moeten zijn. De openbare aanbesteding was in september 2017 echter nog steeds niet gegund omdat ze op de oude wetgeving was gebaseerd. Daarom moest er eerst een aangepaste versie worden opgesteld op basis van de nieuwe wetgeving die in de zomer van 2017 van kracht was geworden. De aanbesteding zou later dat jaar worden gepubliceerd.

Begin maart van dit jaar ondervroeg ik de minister daarover opnieuw. Hij antwoordde toen dat hij het bestek eind 2017 had ontvangen, maar dat er toch nog een heleboel vragen voor de administratie waren, onder meer over het overleg met de politie en de brandweer. Daarnaast waren er ook opmerkingen van eerder technische aard, onder meer over het ontbreken van groene technologie bij de voertuigen. Het bestek werd dan ook teruggestuurd naar de administratie. Op het moment dat ik u daarover ondervroeg, was de administratie aan een aangepaste versie aan het werken, die in de loop van de maand maart klaar zou zijn. Nadien zou het bestek snel worden gepubliceerd.

[221]

Heeft de administratie ondertussen al een nieuw bestek opgesteld? Voldoet dat nu wel aan alle vereisten? Op welke manier houdt het nieuwe bestek rekening met de opmerkingen na het overleg met politie en brandweer en inzake het ontbreken van groene technologie bij de voertuigen? Had uw kabinet alsnog vragen bij het aangepaste bestek?

Is het bestek ondertussen al gepubliceerd?

Hoe luidt de taakomschrijving van het snelle interventieteam in de openbare aanbesteding? Hebben er al kandidaten ingetekend? Tot wanneer kunnen geïnteresseerden intekenen?

Wat zijn nu de verdere stappen in de analyse van de offertes en in de toekenning van de aanbesteding? Kunt u de stappen van het gunningsproces overlopen?

Tot slot natuurlijk de hamvraag: wanneer zal het interventieteam operationeel zijn?

[223]

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

De heer Pascal Smet, minister.- Er is een nieuw bestek opgesteld en dit is nu aan alle betrokkenen bezorgd. Dat bestek moet normaliter nog voor de zomer worden gepubliceerd. Daarna kan erop ingeschreven worden.

Alle publicatietermijnen van de wet op de overheidsopdrachten zullen nageleefd worden. Het gaat om een open procedure, wat betekent dat de offertes geanalyseerd worden en gerangschikt worden volgens de criteria van het bestek.

Ik hoop dat het interventieteam in 2019 operationeel zal zijn, als er tenminste geen andere administratieve problemen opduiken.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Ook daarover zal ik u blijven ondervragen.

(Gelach)

Het initiële plan werd in 2016 gelanceerd. Dat werd positief onthaald. U beloofde toen dat het in 2017 operationeel zou zijn, maar nu spreekt u al van 2019. Snel is dus een relatief begrip. Ik ben er echter zeker van dat het team, eens het operationeel is, snel te werk zal gaan.

De heer Pascal Smet, minister.- In de administratieve werking stuit je nu eenmaal af en toe op obstakels. Intussen zijn er al ongeveer vijftig personeelsleden aangeworven en loopt de procedure voor nog heel wat anderen.

- Het incident is gesloten.

[231]

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 renovatie van het metrostation Montgomery".

[233]

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Conform het regeerakkoord zou de Brusselse regering vanaf 2014 de stations renoveren volgens een strategisch plan. De drukst gefrequenteerde stations zoals Montgomery, Bockstael en Beurs zouden daarbij voorrang krijgen.

In oktober 2017 liet u in de commissie voor de Infrastructuur optekenen dat de renovatie van het metrostation Montgomery nog steeds een prioriteit is, maar dat ze trager verloopt dan gepland. De voornaamste reden is blijkbaar dat er een nieuw studiebureau voor de tramingang voor de lijnen 39 en 44 op de Tervurenlaan moest worden geselecteerd. Dat had gevolgen voor het tijdschema. Normaal gezien zou de stedenbouwkundige vergunning in de loop van 2019 worden aangevraagd. Daaraan zal dan een effectenstudie worden gekoppeld, die ongeveer twee jaar zal duren. Tijdens die periode kunnen dan ook eventueel wijzigingen worden aangebracht die het gevolg zijn van de haalbaarheidsstudies van Brussel Mobiliteit, onder meer om het probleem met de doorgang van de tram in de Hertogstraat op te lossen.

Hoe ver staat het met de selectie van het nieuwe studie bureau? Hoeveel kandidaten tekenden erop in? Wanneer zal de opdracht gegund worden?

Kunt u een update geven van het tijdschema voor de renovatie van het metrostation Montgomery? In het station waren er de afgelopen maanden om de haverklap problemen met de roltrap. Dat kwam ook tijdens de plenaire vergadering even ter sprake. Hoe staat het met de herstellingen aan de roltrappen in het metrostation Montgomery? Hoeveel hebben die werkzaamheden gekost?

In oktober vorig jaar sprak u ook over het beschadigde kunstwerk van Folon. Na onderzoek bleek dat waterinsijpeling uit de Montgomeryfontein de boosdoener was. De Directie Beheer en Onderhoud van de Wegen, die de fontein beheert, zou in november 2017 onderhoudswerkzaamheden aan de fontein uitvoeren, waarbij ook het insijpelingsprobleem aangepakt zou worden. Nadien zou een restauratie van het fresco volgen. In afwachting zou het fresco om de twee tot drie maanden gereinigd worden om kalkophoping tegen te gaan. Kunt u een stand van zaken geven in verband met het werk aan de Montgomeryfontein en de restauratie van het kunstwerk van Folon? Welk budget is daar overigens voor uitgetrokken?

[235]

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

De heer Pascal Smet, minister.- De renovatie werd in het verleden via een overheidsopdracht toegewezen. In 2012, nog onder de vorige regering, werd er een ongunstig advies uitgebracht ten gevolge van de doortocht van de tram. Daardoor is het aandachtspunt significant gewijzigd. Op dit moment loopt er een juridische analyse om de risico's voor het budget en de planning te beperken. De lancering van een nieuwe oproep tot kandidaten houdt uiteraard ook een nieuwe deadline in, evenals een nieuw bestek, analyses, offertes, gunning, studies enzovoort. Wij hopen dat de studies begin 2019 hervat kunnen worden.

De roltrappen in het metrostation Montgomery ondergaan om de twee maanden een cyclisch preventief onderhoud. Dat geldt ook voor alle andere roltrappen. Daarnaast worden er uiteraard ook investerings- en renovatiewerken uitgevoerd.

De volgende werken zijn al uitgevoerd of zijn nog gepland:

- in 2017 de vervanging van cruciale delen: hoofdketting, rollenbaan, treden en contactorenmaten, elektriciteitsborden en detectie van mensen voor een bedrag van circa 357.000 euro;

- in 2018 de vervanging van de rollenbaan, treden, andere elektriciteitsborden, hoofdkettingen en globale conformiteitswerken volgens de normen EN 115, voor een bedrag van 445.000 euro.

Uiteraard zullen die werkzaamheden voortgezet worden in het licht van de gevorderde gemiddelde leeftijd van die trappen, namelijk 42 jaar.

De watersporen van de fontein hebben een kalksteenafzetting op het kunstwerk van Folon veroorzaakt. Dat is ondertussen gereinigd en gerestaureerd. De Directie Beheer en Onderhoud van de Wegen, die hoofdbeheerder is van de fontein, voerde eind 2017 onderhoudswerken uit. De technische lokalen en de fontein werden onderzocht, maar er werden schijnbaar geen problemen met de fontein aan het licht gebracht. Men is nog steeds op zoek naar de oorsprong van de problemen van de waterdichtheid. Zodra dat gekend is, kan er een nieuwe restauratie van het fresco worden uitgevoerd. In afwachting daarvan zal een

schoonmaakcontract worden opgesteld voor een verlengbare periode van 3 jaar om twee keer per jaar de mogelijke kalksteenstromen schoon te maken.

[237]

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

De heer Paul Delva (CD&V).- De uitleg over de technische aspecten van de werkzaamheden aan de roltrappen was zeer duidelijk. Het is wel jammer dat de globale renovatie vertraging oploopt. Nu is er opnieuw sprake van 2019.

Voorts is het ook belangrijk om te kijken naar de ruimere perimeter rond het station. Het drukbezochte Montgomerystation is een van de sleutelplaatsen van de stad, aangezien het een eindpunt is van verschillende tram- en buslijnen. Ik hoop dan ook op een goede, doordachte en duurzame oplossing voor het vernieuwde Montgomerystation.

- *Het incident is gesloten.*

[241]

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 réalisation de trottoirs par la STIB et pour le compte de Bruxelles-Mobilité ne respectant pas les prescriptions du RRU".

[243]

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La STIB effectue des travaux de rénovation sur ses voies ainsi que sur les trottoirs, pour le compte de la Région, sur la chaussée d'Alseberg, en particulier du côté de la gare d'Uccle-Calevoet. Le permis initial prévoyait un élargissement de trottoirs et les plans, conformément au Règlement régional d'urbanisme (RRU), un minimum de 1,5m de large. Or il apparaît qu'à certains endroits, le nouveau trottoir ne mesure pas plus 1,18m de large, ce qui le rend peu confortable pour les piétons en général et impraticable pour les personnes à mobilité réduite, en particulier celles en chaise roulante.

J'aimerais comprendre ce qu'il s'est passé, d'autant plus qu'entre-temps, il m'a été signalé qu'une piste cyclable de 150m se serait également volatilisée pendant la réalisation des travaux.

Est-ce l'entrepreneur qui n'a pas respecté les plans ? Cela nous ramènerait au problème récurrent de l'incapacité des services de la Région de faire effectuer des travaux conformes par les entrepreneurs - rappelons les cas de l'avenue Adolphe Buyl ou de la chaussée d'Ixelles, entre autres. Qu'avez-vous à dire sur ce problème qui devient structurel, et quelle solution envisagez-vous ?

Ou est-ce un choix assumé de déroger à la fois au permis et au RRU, alors que les plans avaient fait l'objet d'une consultation auprès des habitants, avec des trottoirs de 1,5m ? Le cas échéant, quelle raison impérieuse justifie de désavantager les piétons au mépris de leur confort et de leur sécurité ?

[245]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Non, cela ne procède pas d'une volonté délibérée de la STIB. Il y a eu une contradiction entre le plan du permis d'urbanisme et le plan d'exécution, qui n'avait pas été constatée. Par conséquent, sur une centaine de mètres, il y a eu un problème de respect du RRU.

La STIB s'est évidemment excusée de cette erreur due au fait que la société a voulu travailler dans l'urgence, en opérant des changements en concertation avec les communes. Un problème de concordance a été décelé, le plan d'exécution ne suivant pas celui du permis d'urbanisme parce qu'entre-temps, des changements avaient été effectués.

La STIB a pris des mesures pour éviter pareil cas de figure dans le futur, à savoir :

- une anticipation des relevés topologiques : la société procédera de façon anticipative aux relevés topologiques nécessaires au développement de ses projets ;
- une meilleure intégration des outils informatiques entre les équipes de conception des projets et celles chargées des études d'exécution.

Comme je l'ai dit, le problème se pose sur une portion d'une centaine de mètres, d'un seul côté de la voirie. Je me suis moi-même rendu sur place pour examiner la situation avec le bourgmestre de la commune d'Uccle.

[247]

En effet, nous avons constaté que la situation, malgré une partie de trottoir moins large que prévu dans le permis d'urbanisme, a été améliorée. Avant les travaux, en effet, la largeur du trottoir était de moins de 90cm à cet endroit précis. Bien que les conditions ne soient pas optimales, les chaises roulantes, à quelques rares exceptions, devraient pouvoir y circuler.

Nous évaluerons la situation sur place pendant six mois. Par la suite, la STIB, la commune et moi-même nous concerterons pour éventuellement y remédier. Nous devrions alors supprimer les places de stationnement existantes, ce qui ne devrait pas plaire aux habitants du quartier, comme nous avons pu le constater.

[249]

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'ai envie de dire "pas de chance", car parmi les habitants du quartier, il y en a au moins un en chaise roulante qui aimerait pouvoir circuler sur un trottoir praticable et conforme aux normes. Il en est peut-être d'autres qui possèdent une voiture et qui aimeraient pouvoir la garer. C'est une question de choix. S'agit-il de défendre le plus faible, même s'il est seul, ou préfère-t-on écouter les personnes valides, qui ont plus de possibilités de se déplacer ?

Je ne comprends pas. La STIB agit pourtant bien pour le compte de la Région. Bruxelles Mobilité intervient-elle à un moment donné ? Une réception des travaux est-elle programmée ? Ou donne-t-on le blanc-seing à la STIB en pensant que tout sera bien fait et que l'on pourra se dispenser d'une visite ?

Enfin, il y a problème à entendre la STIB reconnaître son erreur. Ce n'est pas une première dans cette Région. Les choses ne se passent pas comme sur les plans. Les travaux dont il est question sont importants et chers. Nous voulons une Région accessible, qui donne la priorité aux piétons et aux cyclistes, et nous nous retrouvons avec des aménagements qui ne sont pas conformes. Quand je fais faire des travaux chez moi et que l'entrepreneur ou l'architecte ne respecte pas les plans, je lui demande de recommencer à ses frais, sans discussion. Il y avait des plans et ils doivent être respectés. C'est comme ça et pas autrement !

- *L'incident est clos.*