

**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 2 JUILLET 2018**

**VERGADERING VAN MAANDAG 2 JULI 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 Carla Dejonghe, doyenne d'âge.**

[105]

## **QUESTION ORALE**

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Weytsman.

### **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".**

[109]

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

**M. David Weytsman (MR).**- Fin 2017, les bureaux d'architectes danois et bruxellois COBE et BRUT ont été désignés pour le réaménagement du rond-point Schuman. D'autres projets similaires pour ce lieu, notamment le dernier de 2011, avaient déjà été menés et n'avaient, hélas, pas vu le jour. Le dernier projet est, de l'aveu de tous les acteurs, complètement irréaliste. Vous connaissez ce projet mieux que moi. M. le ministre, cet échec aurait pu vous offrir l'opportunité d'un nouveau départ, tenant compte des ambitions de chacun, notamment des Bruxellois, des commerçants, des institutions européennes et des riverains.

D'emblée, je précise que je soutiens la volonté d'investir dans l'embellissement de ce rond-point. Il faut en faire une place importante de Bruxelles, au cœur des institutions européennes et ouverte sur les quartiers. Ce projet ne peut évidemment pas se construire contre les riverains et les commerçants, qui restent préoccupés par le nouveau plan de circulation décidé par votre gouvernement, indépendamment des choix d'aménagement du rond-point.

Tout ceci a déjà été longuement discuté au sein de ce parlement. Le plan de mobilité est décrié et le

manque de concertation est unanimement souligné. J'ai moi-même essayé d'organiser une concertation entre la Région et les habitants afin, d'une part, de participer à l'amélioration de votre projet d'aménagement, que je souhaite davantage tourné vers l'histoire de l'Europe - malgré ma crainte que ce piétonnier devienne plutôt un no man's land qu'une agora ouverte sur la ville - et d'autre part, d'entamer de réelles discussions plus ouvertes et participatives sur le projet de mobilité de votre gouvernement. C'est la demande de tous les riverains à des kilomètres à la ronde. Vous étiez présent à cette réunion de concertation, vous le savez.

La gestion du trafic concerne les deux quartiers limitrophes situés à Etterbeek et sur le territoire de la Ville de Bruxelles. À cet égard, le problème principal est que le nouveau plan de circulation ne respecte pas la hiérarchie des voiries, qui veut que le trafic de transit soit orienté vers les grands axes, plutôt que vers les voiries locales.

*(M. Marc Loewenstein, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

[113]

Dans le cas qui nous concerne, les petites rues résidentielles risquent d'être engorgées, ce qui est déjà le cas lorsque l'organisation des sommets européens impose la fermeture du rond-point Schuman. La qualité de vie des habitants de ces quartiers en sera durablement affectée, dans la mesure où le trafic tendra à se reporter vers les rues résidentielles. Cela aura pour conséquence une baisse de la qualité de l'air, une augmentation du nombre d'accidents et une hausse de la pollution sonore. Il sera nécessaire, à plus long terme, de réaménager les rues de ces quartiers pour en faire des voiries régionales et, du côté de l'avenue de la Joyeuse Entrée, de créer une voirie de type autoroutier.

Ces réflexions amènent plusieurs questions. Les bureaux d'architectes ont-ils organisé, comme vous vous y étiez engagé, de nouvelles réunions de participation citoyenne depuis la dernière question ? Le cas échéant, quand ? Sur quels sujets ? Les problèmes de mobilité y ont-ils été abordés ? Quelles en sont les conclusions ?

Avez-vous déjà organisé une réunion avec la zone de police de Bruxelles-Capitale / Ixelles afin qu'elle vous informe des procédures et des plans de mobilité envisagés lors des sommets européens ? Il me revient que ce n'est pas le cas.

Avez-vous pris des mesures pour engager une nouvelle négociation avec les communes afin d'éviter un avis négatif de leur part ? Elles sont les premières à être à l'écoute des demandes des citoyens.

Un nouveau projet conflictuel entre habitants et Région n'est pas souhaitable. Il est de l'intérêt de la Région, de la Ville de Bruxelles et de la commune d'Etterbeek de dégager un projet qui rencontre

---

les préoccupations de tous. Il n'est pas trop tard. Comment construire ensemble - ville, commune, Région et habitants - un plan de mobilité qui permet à chacun de trouver son espace dans la ville et d'éviter des reports de trafic trop importants sur les communes et quartiers concernés ?

Quel calendrier précis pouvons-nous espérer pour l'aménagement du rond-point ? Quand la demande de permis sera-t-elle introduite ?

Disposez-vous de simulations de mobilité récentes relatives à l'impact des projets de plans de mobilité sur les quartiers environnants ? Qu'en ressort-il ? Quels sont les derniers scénarios envisagés pour éviter que le trafic de transit n'ait un impact sur les quartiers résidentiels ?

[115]

Le prolongement du tunnel de Cortenbergh est-il toujours envisagé ? Il m'est revenu que cette option est techniquement réalisable. Un tunnel débouchant sur la rue de la Loi permettrait de libérer les quartiers résidentiels du trafic de transit. La circulation serait, bien évidemment, limitée à une seule bande pour ne pas attirer davantage d'automobilistes. Pourquoi ne pas profiter de ce projet pour apporter une solution à l'autoroute urbaine formée par l'avenue de Cortenbergh et la rue de la Loi qui divise le quartier européen ?

Pourquoi ne pas inclure l'entrée du parc du Cinquantenaire, côté avenue de la Joyeuse Entrée, dans le cadre du projet d'agora ? Je n'évoque donc pas ici l'aspect relatif à la mobilité mais plutôt le réaménagement même du rond-point. Cette zone pourrait être utile pour tout type de rassemblement.

Concernant l'aménagement du rond-point, les critiques principales sont liées au caractère trop minéral et insuffisamment vert. Entre-temps, j'ai cru comprendre qu'une des pistes serait de verduriser ce que j'appelle le "donut". Un problème de vue se pose également, puisque le centre du rond-point n'offrirait aucune perspective sur les institutions européennes. Il semble également que le projet d'aménagement soit incompatible avec toute une série d'activités qui sont en train de se développer au rond-point Schuman, notamment à Noël et lors du nouvel an. Des propositions d'aménagement ont-elles été élaborées ?

[117]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je vous prie de m'excuser pour le ton professoral que je vais adopter, mais il est nécessaire au vu de cette interpellation. Tous les acteurs - des experts en mobilité aux spécialistes de l'espace public ou du réaménagement du territoire - vous diront que le nombre de

voitures augmente proportionnellement à la place qui leur est octroyée et inversement. Il s'agit d'une règle en matière de mobilité, généralisée et acceptée par tous, à l'exception du MR, qui ne l'a pas encore comprise.

Vous évoquez à nouveau les tunnels et les facilités d'accès pour les voitures, qui sont autant de solutions passéistes. Le gouvernement a bel et bien approuvé un scénario de mobilité qui permet encore le passage des voitures et qui devrait même améliorer la fluidité automobile. En effet, actuellement, c'est le trop-plein de voitures qui bloque le carrefour en permanence. Il ne faut pas être grand mathématicien pour comprendre que passer de trois bandes à une seule sur le rond-point Schuman provoque inévitablement un effet d'entonnoir.

En réalité, aujourd'hui, c'est l'organisation du trafic depuis l'avenue de Cortenbergh vers la rue de la Loi qui est à l'origine du blocage que nous connaissons. Trop de voitures circulent et se retrouvent bloquées au moment du rétrécissement à une bande. Cela ne va pas, d'autant que certains resquilleurs vont toujours chercher à éviter cette situation en roulant sur les côtés. Il faut donc réaménager cet espace.

[119]

Ensuite, il faut oser dans la vie ! Si, à Jette, on avait écouté certains riverains, la place du Miroir serait aujourd'hui pleine de voitures. Aujourd'hui, les gens sont très contents qu'il n'y en ait pas. Nous avons fait le choix du bon sens et de l'avenir.

J'ignore si vous avez des contacts internationaux ou si vous parlez avec des journalistes, mais actuellement, le rond-point Schuman est une catastrophe pour l'image de Bruxelles : la façon dont il est organisé, le nombre de voitures... En outre, on n'y respecte certainement pas les normes européennes en matière de qualité de l'air !

Par conséquent, nous devons proposer un projet. Évidemment, il faut écouter les habitants du quartier. Nous avons organisé des rencontres avec le comité de quartier, nous avons eu des discussions informelles avec des habitants. Vous-même, vous avez organisé une réunion. Mais une autre règle doit être respectée : il faut écouter ceux qui ne disent rien. Bon nombre de gens veulent ce projet !

Évidemment, il y en a toujours qui ne sont pas d'accord, puisqu'ils devront changer leurs habitudes et que leur trajet se trouvera allongé de trois ou quatre minutes. Il y aura certes plus de trafic sur la chaussée d'Etterbeek, mais comme vous avez pu le constater avec le piétonnier, un phénomène d'évaporation d'un certain nombre de voitures se produira également. Ce phénomène est scientifiquement prouvé : toute transformation structurelle de l'espace public déclenche des changements de comportement. Et tous les experts en mobilité - j'ai encore participé récemment à une réunion internationale à Bruxelles à ce sujet - sont d'accord sur ce point : pour résoudre les

problèmes de mobilité, la solution consiste à changer les comportements, pas à augmenter les infrastructures pour les voitures. Peu de villes construisent encore des tunnels, par exemple. Cela peut éventuellement s'envisager pour améliorer la qualité de vie, mais pas la mobilité.

[125]

Notre projet, c'est d'écouter l'ensemble des attentes. En tant qu'échevin, vous savez que les attentes de nos concitoyens sont parfois, pour ne pas dire souvent, contradictoires. Nous devons néanmoins les écouter et surtout être attentifs à leurs arguments et aux raisons de leurs demandes. Nous devons évidemment trouver des réponses agréées par le plus grand nombre. Je suis d'accord avec vous.

Toutefois, consulter ne signifie pas donner satisfaction à tout le monde. Consulter ou se concerter ne signifie pas non plus satisfaire des intérêts spécifiques ou individuels. À Bruxelles, nous avons trop longtemps agi de la sorte avec des aménagements sans visage : un élément pour les piétons, un élément pour les voitures, un élément pour les bus, etc. À la fin, personne n'est content, et le vilain résultat ne fonctionne pas. Heureusement, il ne s'agit plus d'opérer de la sorte à Bruxelles !

Nous avons choisi comme point de départ le développement de la mobilité à Bruxelles sur le long terme : les lignes directrices visent des solutions intégrées à une mobilité durable pour tous les habitants et toutes les personnes qui travaillent sur le territoire.

Nous nous sommes déjà réunis. Nous avons demandé au bureau d'études et à Bruxelles Mobilité d'organiser de multiples réunions avec différents représentants de la population (communes, comités de quartiers, institutions européennes, associations). Début juillet, un atelier consultatif sera organisé pour informer, présenter et échanger des points de vue, mais aussi pour recueillir les différentes opinions et suggestions exprimées sur le projet. Nous examinerons les différentes opinions et suggestions afin de voir si elles améliorent ou renforcent le projet. Nous ne sommes pas opposés aux idées. Nous suivrons les bonnes idées susceptibles d'améliorer le projet.

[127]

Il y a eu, et il y aura encore, des réunions avec la police, tant locale que fédérale, concernant la sécurité. Ces réunions se font au sein du comité technique de sécurité.

Cette année, le processus d'étude a débuté. Différentes réunions du comité d'accompagnement se sont tenues. Le schéma a été décidé par le gouvernement en 2015. Depuis lors, de nombreuses réunions se sont tenues, entre autres dans le cadre de la sécurisation intégrée du quartier européen, incluant le projet Schuman. J'ignore si vous étiez au courant de l'étude portant sur la sécurité dans le quartier européen. Cette sécurisation intègre, bien sûr, la police et tous les services de sécurité.

---

Notre objectif est, cette année, d'introduire une demande de permis d'urbanisme. Nous avons demandé une simulation. La Commission européenne, titillée par certains membres de votre parti, a demandé deux simulations supplémentaires. Les résultats étaient clairs. Des chiffres actualisés ont été utilisés dans le cadre de cette étude de mobilité complémentaire et cette dernière démontre la faisabilité du projet.

Les schémas de circulation des voiries communales ont également déjà été appliqués pour réduire le trafic de transit. Pour le moment, plusieurs scénarios sont à l'étude. Celui qui a été retenu par le comité d'accompagnement protège les rues et les quartiers du trafic de transit. C'était d'ailleurs l'une des principales inquiétudes des riverains : ils ne voulaient pas que du trafic de transit pénètre dans les rues et les quartiers. Je le comprends tout à fait.

L'aménagement proposé ne va toutefois pas favoriser le développement d'une autoroute urbaine, étant donné que le nombre de bandes de circulation sera réduit à deux voies sur l'avenue de Cortenbergh et à une voie en direction du centre-ville via la rue de la Loi.

[129]

L'entrée du parc du Cinquenaire est comprise dans l'étude. Elle devra cependant faire l'objet d'une attention particulière dans la mesure où elle est située dans le périmètre de classement du parc. C'est d'ailleurs à la suite d'une demande du comité de quartier qu'elle a été intégrée dans les missions du bureau d'études.

Comme vous, j'estime que la verdurisation est importante. Elle exigera une certaine prudence étant donné les contraintes imposées par le nombre et les types d'activités, présentes et futures, sur le site. N'oublions pas que le sous-sol est non seulement encombré de diverses infrastructures mais aussi et surtout dépourvu de terre. En dépit de ces difficultés, nous avons demandé au bureau d'études d'examiner l'introduction d'un maximum de verdure sur cet espace.

Le bureau d'études a porté son choix sur un auvent léger à la suite de l'avis majoritaire du comité d'experts, composé d'urbanistes, d'architectes, de mandataires politiques et de techniciens. Je sais que l'asbl Schuman Square nourrit quelques craintes à ce sujet et j'ai demandé au bureau d'études d'en tenir compte au maximum.

Je ne suis pas opposé à l'idée d'avoir deux fois par an, durant une semaine, une tente sur la place, mais je pense qu'il faut réfléchir à d'autres possibilités pour atteindre le même résultat.

[131]

Je tiens tout de même à vous dire que cette proposition a été émise à la suite d'un concours

international d'architecture. Nous n'avons rien inventé et je ne l'ai pas personnellement appelée de mes vœux. Une étude a été confiée à des architectes internationaux et le jury était constitué de maîtres-architectes et d'experts. Les institutions européennes et les communes y étaient notamment représentées. Nous devons donc respecter les choix qui ont été faits.

Nous avons demandé au bureau d'études de prendre contact avec tous les acteurs concernés, ce qu'il est en train de faire. Lorsque des suggestions et des remarques sont formulées, nous pouvons en tenir compte. Il arrive que des questions se posent. Au niveau des institutions européennes, certains pensent que l'aménagement va faciliter les manifestations. Peut-être est-ce également votre opinion. Or, nous vivons en démocratie et si nous ne voulons pas de manifestations à cet endroit, il faut alors décider d'instaurer une zone neutre autour des institutions européennes. Je n'y suis pas favorable, pour des raisons de clarté, mais ce serait un bon point de départ.

Mon intention n'est pas d'organiser la démocratie. Si les gens veulent manifester devant les institutions européennes, il faut autoriser les manifestations en prenant toutes les mesures de sécurité qui s'imposent. Peut-être peut-on envisager cette question dans l'aménagement de la place. C'est ce que nous allons faire. Le choix du matériel en tiendra également compte.

[133]

En résumé, des choix de mobilité sont proposés, mais il est illusoire de croire qu'ils pourraient convenir à tout le monde : cela n'arrive jamais !

Ensuite, il faut oser. À l'époque, quand le parti de M. Weytsman était dans l'opposition à la Ville de Bruxelles et Mme Grouwels dans la majorité, M. Christian Ceux et moi-même - j'étais alors échevin empêché, mais j'étais derrière la démarche -, nous avons décidé de piétonniser...

*(Remarques de Mme Delforge)*

Nous l'avons fait ensemble et je l'assume, en dépit des problèmes que cela vous pose !

*(Remarques de Mme Delforge)*

Le fait d'être empêchés ne retient pas nombre de bourgmestres et d'échevins de tenir le rôle de président !

Avec Christian Ceux, nous avons fait en sorte de piétonniser la rue des Fripiers. Deux de vos collègues au sein du collège affirmaient que ce projet sonnerait le glas de cette rue et entraînerait la disparition des commerces. Ils ne comprenaient rien. Aujourd'hui, c'est l'une des rues les plus



---

agréables de la ville.

Il en ira de même avec le rond-point Schuman. Nous devons d'autant plus réaménager cette place qu'elle est notre carte de visite : c'est là que les hommes d'État, les ministres, les diplomates, les fonctionnaires et les touristes se font une idée de Bruxelles. Même les Bruxellois doivent pouvoir y accéder, pour éviter que le quartier ne devienne un ghetto et permettre une vraie interaction entre les gens.

Rendre cet espace public aux Bruxellois comme aux gens qui travaillent dans le quartier implique des choix. En l'occurrence, le choix consiste à décider de donner moins de place à l'automobile. Il ne s'agit pas d'être contre la voiture, puisque, de tous les côtés, on peut toujours accéder à cette place en voiture. La présence des voitures restera donc importante sur la future place.

La procédure est en cours. Si les gens du quartier ou vous-même avez des suggestions d'améliorations, il ne faut pas hésiter à nous les communiquer. Mais s'opposer à un projet juste parce que cela implique de changer de comportement n'est pas une attitude acceptable.

Nous sommes à l'écoute des vraies propositions et si nous pouvons améliorer le projet, nous le ferons. Ganshoren, par exemple, n'a pas voulu de jeux dans le petit parc le long de la ligne de tram 9. Nous n'étions pas complètement d'accord, mais nous l'avons accepté. Nous sommes à l'écoute.

[137]

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

**M. David Weytsman (MR).**- En vous écoutant, M. Smet, j'ai surtout eu l'impression de recevoir une leçon sur les présentations de mauvaise foi ! La défense des faibles, c'est la caricature. Ce n'est pas à moi qu'il faut dire d'oser ou de ne pas oser. Je défends avec fermeté et ambition le piétonnier du centre-ville. J'ai d'ailleurs pris des positions qui n'étaient pas faciles sur la place du Jeu de balle et je suis même favorable à avancer également sur le projet du Sablon, puisque vous comparez des infrastructures autoroutières à des parkings.

Je ne suis d'ailleurs pas en désaccord complet avec une partie de la politique que vous êtes en train de mener. Je suis même d'accord pour revoir la place de la voiture par rapport à d'autres modes de transport sur certains axes, mais nous devons examiner la situation axe par axe.

Ici, ce n'est pas la caricature qui m'intéresse, M. le ministre, mais l'obtention de réponses à des questions précises sur un projet précis. Il ne s'agit pas d'un autre axe. Il ne s'agit pas de la rue des Fripiers. Il s'agit du rond-point Schuman.

Le problème est que celui-ci est une véritable infrastructure autoroutière qu'on peut ne pas aimer. Je n'aime pas les axes autoroutiers. Vous et moi avons la même conception de la ville aujourd'hui, conception différente de celle d'il y a 30 ou 40 ans. Vous avez pris le problème au mauvais endroit. Si nous voulons effectivement revoir la place de la voiture, le problème est qu'il fallait faire le travail en amont du rond-point Schuman.

Vous ne répondez pas à la question et vous transformez par idéologie une infrastructure de type autoroutier en une voirie qui sera semi-piétonnière ou piétonnière. Vous faites, et vous le reconnaissez, un report partiel du trafic. Je suis même d'accord avec la théorie sur l'évaporation. Nous n'allons pas évaporer l'intégralité mais 20 à 30%, et dans certains cas même 40%, cela dépendra des axes.

Ce niveau d'évaporation est ce qui différencie l'étude de 2015 et celle de 2017. Une étude nous montre qu'il y a un report clair sur les trois squares. Les habitants connaissent bien cet engorgement qui existe déjà dans les squares et les petites rues lors des fermetures du rond-point Schuman durant les sommets.

[139]

Il ne s'agit donc pas ici d'avoir une phase de test, puisqu'on assiste à des phases de test onze, douze, treize ou quatorze fois par an. On vient d'ailleurs d'en avoir une il y a trois jours et on a constaté que les rues et les squares sont engorgés.

Votre projet recrée d'ailleurs lui-même un peu d'infrastructure autoroutière au niveau de l'avenue de la Joyeuse Entrée. En effet, puisqu'il n'y a pas d'évaporation complète du trafic, vous êtes obligé d'élargir celle-ci. Je vous aurais donc soutenu dans votre démarche. J'en veux pour preuves que je ne suis pas intervenu contre la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux et que je suis favorable au rétrécissement de la E40. Ce type d'infrastructure doit cependant se concevoir au cas par cas. Ce qui m'inquiète ici, c'est que, puisque vous ne savez pas faire le travail en amont, vous êtes en train de reporter le problème sur les petits quartiers.

Ce qui me fait rire aussi, c'est que vous parlez de concertation, et Dieu sait si j'ai essayé d'en faire ! Le meilleur exemple, c'est que les trois réunions que vous êtes en train d'organiser ne portent pas sur la mobilité et que les habitants n'y sont même pas conviés !

Ne nous dites pas que ce n'est pas vous ! On a appris la tenue de ces réunions tout à fait par hasard. On a eu un échange sur Twitter et c'est ainsi que je l'ai su. C'est tout de même étonnant !

Pour en revenir à l'aménagement en tant que tel, ma préoccupation principale depuis le début est la mobilité. Je vous rejoins quand vous dites vouloir respecter le jury international. Au passage, je

signale que certains - vous-même ou votre gouvernement - n'ont pas respecté le jury international précédent.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'était le gouvernement précédent, avec Mme Onkelinx.

**M. David Weytsman (MR).**- Vous avez peut-être raison. Je ne savais pas que Mme Onkelinx était au gouvernement, mais peu importe.

Ici, il s'agit de faire une réunion avec les habitants. Cette réunion pourrait être consultative. Quelques pistes ont été soumises. Il en ressort notamment que de nombreux habitants regrettent le peu de verdurisation. Je ne crois pas en la possibilité de verduriser le toit des parties techniques, d'autant qu'elles seront métalliques. N'étant pas ingénieur civil, peut-être est-ce une erreur de ma part.

Regardez ce qui s'est fait sur la place De Brouckère et inspirez-vous en. Des aménagements y ont été étudiés afin de prévoir des plantations là où il n'était pas initialement possible d'en mettre. Il a fallu placer des bacs encastrés.

[145]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Faites des suggestions concrètes et constructives ! Il en va de même pour les habitants, je suis ouvert à toutes les propositions.

**M. David Weytsman (MR).**- Vous vous moquez de moi ! Nous avons fait des suggestions. C'est le comité de quartier qui est opposé au projet, et pas certains habitants. Le comité de quartier vous a adressé une lettre reprenant une série de demandes. Ma question reprenait d'ailleurs tous les points soulevés dans cette lettre, mais vous n'y avez pas répondu. Le comité des commerçants, la Ville de Bruxelles ainsi, me semble-t-il, que la commune d'Etterbeek, sont également contre.

Nous avons demandé à ce qu'une concertation soit organisée. Nous vous avons envoyé des lettres et vous avons fait des propositions. Ne nous dites donc pas que vous êtes prêt à les entendre. Organisons une consultation tous ensemble, portant sur le plan de mobilité et non sur des aménagements possibles. C'est ce plan qui pose problème.

- *L'incident est clos.*

[151]

---

## INTERPELLATIES

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

[153]

### 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".**

[155]

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

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

[157]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Een van de grote infrastructuurprojecten van deze regeerperiode is de heraanleg van het einde van de E40 en de Reyerslaan. Er worden daar aanzienlijke aanpassingen doorgevoerd, waarbij er meer ruimte vrijkomt voor fietsers en voetgangers. Er is sprake van de aanleg van een stadsboulevard. Vooraleer die aangelegd kan worden, moeten de tunnels van het Reyerscomplex gerenoveerd worden.

Die belangrijke renovatiewerken verlopen in fases. De eerste fase is ondertussen voltooid. Vanaf 28 mei kunnen auto's de Reyers-Meisertunnel opnieuw gebruiken in de richting van Meiser. Simultaan zijn echter de renovatiewerken begonnen aan de Reyers-Montgomerytunnel in beide richtingen en aan de Reyers-Meisertunnel richting E40. Die drie tunnels zijn daardoor afgesloten voor het verkeer.

---

De werken zullen een tijd duren: de voorziene einddata liggen tussen eind 2018 en begin 2019. Door de gelijktijdige sluiting van de drie tunnels verwacht Brussel Mobiliteit heel wat verkeershinder in de buurt. Er zijn plannen opgesteld om autobestuurders alternatieve routes aan te raden, zoals de A12, de Leopold III-laan en de E411. Het plaatselijk verkeer rijdt dan weer best via de Leuvensesteenweg, de Leopold III-laan en de Tervurenlaan. Vanzelfsprekend blijft het openbaar vervoer in de hele wijk functioneren.

[159]

De renovatie van de Reyerstunnels geeft aanleiding tot complexe werven die onvermijdelijk een grote impact op het verkeer hebben. Er is echter geen alternatief: de renovatie moet nu eenmaal gebeuren. Aan de andere kant moet er alles aan gedaan worden om de impact op het verkeer tot een minimum te beperken en volop in te zetten op alternatieven voor de wagen, eerder dan op alternatieve routes voor de wagen.

Hoe evalueert u tot nog toe de impact van de renovatiewerken aan het Reyerscomplex op het autoverkeer? Ik bedoel dan niet uitsluitend op de rechtstreekse omgeving, maar ook meer algemeen op de hele zuidoosthoek van Brussel. Gaat het om de impact die ingecalculeerd is in voorafgaandelijke simulaties? Zijn er in dat verband simulaties gemaakt?

De eerste fase van de werken ging in januari van dit jaar van start. De eerste dagen verliep alles vlot. Na de start van de werken in de Belliardtunnel was de impact op de verkeersdoorstroming wel aanzienlijk, ook door onder andere de weersomstandigheden en een aantal ongelukken. U had daarom aan een extern bureau gevraagd om te onderzoeken welke maatregelen er in dat verband konden genomen worden. Wat waren de bevindingen van dat bureau? Over welk bureau gaat het trouwens?

[161]

Welke maatregelen neemt Brussel Mobiliteit om de verkeershinder te beperken nu er drie van de Reyerstunnels gesloten zijn? Worden die maatregelen na verloop van tijd bijgesteld? Zijn er extra ingrepen vereist om het autoverkeer in bepaalde wijken binnen de perken te houden?

Wat heeft de eerste fase ons geleerd? Sinds 28 mei is de Reyers-Meisertunnel richting Meiser opnieuw open. Gelden de aanbevelingen van het externe bureau ook voor de tweede fase die nog tot begin 2019 loopt?

Wordt het openbaarvervoeraanbod uitgebreid voor het vervoer van de pendelaars die naar Brussel rijden via de E40? Welke afspraken zijn er met de MIVB, de Lijn en de NMBS gemaakt? Op welke manier wordt er over het extra aanbod gecommuniceerd?

Welke afspraken werden er gemaakt met het Vlaams Gewest om de verkeershinder tijdens de werken te beperken, onder meer over de P+R-strategie?

Op welke manier worden pendelaars aangemoedigd om met de fiets naar het Brussels Gewest te komen? Mensen die tijdens een bepaalde periode voor een alternatieve transportmodus kiezen, blijven dat na afloop van de werken soms doen.

[163]

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

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).-** Op 28 mei ging de volgende fase van de renovatie van het Reyerscomplex van start. De Reyers-Meisertunnel werd in de richting van het Meiserplein heropend voor het verkeer, maar de drie andere tunnels, namelijk de Reyers-Montgomerytunnel in beide richtingen en de Reyers-Meisertunnel richting E40, werden volledig gesloten voor renovatiewerken. Op de dag van de sluiting stonden er ellenlange files. Sommige automobilisten werden zo boos dat ze rechtsomkeer maakten in de heropende Meisertunnel. Dat leidde tot zeer gevaarlijke situaties, waardoor de politie het noodzakelijk vond om ook die tunnel volledig af te sluiten.

Ik volg dit dossier van nabij op en ik moet vaststellen dat de communicatie over de renovatie van het Reyerscomplex en vooral dan over de tweede fase heel beperkt is. Uit een kleine rondvraag is gebleken dat heel wat automobilisten verrast waren door de sluiting van die drie tunnels, wat wel eens tot die enorme verkeerschaos geleid zou kunnen hebben. De communicatie in de weken voor de werken heeft haar doel alleszins niet bereikt. Dat had anders gekund.

[165]

De beslissing om de drie tunnels tegelijk te sluiten heeft ongetwijfeld bijgedragen tot de verkeerschaos. U gaf eerder aan dat het niet mogelijk is om de tunnels een voor een te sluiten omdat ze één enkele dakplaat delen. Ondertussen werd echter ook de Leopold II-tunnel gesloten. Had de tweede fase van het Reyerscomplex niet uitgesteld kunnen worden tot bijvoorbeeld september? Zijn beide werven op elkaar afgestemd? In de Minderhinderplannen voor het Reyerscomplex en voor de Leopold II-tunnel wordt dezelfde alternatieve route voorgesteld, namelijk de A12. Ik ben benieuwd hoe dat zal uitpakken.

Welke maatregelen heeft uw administratie in het Minderhinderplan voor het Reyerscomplex voorgesteld om de negatieve impact van de werken tot een minimum te beperken? Mensen wordt aangeraden om tram 7 te nemen, maar op 29 mei zat die bomvol, hetgeen bijzonder onaangenaam is. Was het toeval dat die tram toen zo vol zat? Worden er bijkomende trams op dat traject ingezet?

[167]

Hebt u over de renovatie van de tunnels van het Reyerscomplex en de bijbehorende verkeershinder op administratief en politiek vlak overleg gepleegd met Vlaanderen? Welke afspraken heeft dat opgeleverd?

De communicatie over de begeleidende maatregelen heeft duidelijk de doelgroep niet bereikt. Welke lessen trekken u en uw administratie uit de informatiecampagne rond de werken? Welke mogelijke verbeteringen ziet u om bij volgende werven chaos te voorkomen?

Wat is het totale budget voor de aankondiging van de werken? Kunt u in detail meedelen hoeveel middelen er naar elk communicatiekanaal gaan? Met welk gespecialiseerd bureau werkt u samen bij de communicatiecampagne?

Hoeveel bezoekers heeft de website [www.reyersviaduct.be](http://www.reyersviaduct.be) de voorbije maanden ontvangen? Is het niet eigenaardig om een website te vernoemen naar een viaduct dat eigenlijk niet meer bestaat?

De A12 wordt in het Minderhinderplan van zowel de Reyers- als de Leopold II-tunnel als alternatief naar voren geschoven, met mogelijke chaos op de Noorderring tot gevolg. Welke impact verwacht u? Heeft uw administratie voldoende rekening gehouden met de gecombineerde impact van beide werven op de A12?

Hoeveel ploegen worden er aan het Reyerscomplex ingezet? Hoe lang duurt een werkdag op die werf?

[169]

### *Discussion conjointe*

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

**M. David Weytsman (MR).**- Il est certes nécessaire de rénover les tunnels autoroutiers mais, dans toute politique de mobilité, il est essentiel d'informer les usagers.

Le système de diffusion automatique d'alerte FM break-in, que vous avez lancé fin 2016, a-t-il été actionné lors des grands embarras de circulation autour des tunnels Reyers ?

Son usage est-il programmé pour tous les chantiers ou ne sera-t-il actionné qu'en cas d'incidents ?

Avez-vous prévu d'utiliser cet outil dans le cadre des rénovations d'autres tunnels, tels que le tunnel Leopold II ?

Concernant le tunnel Reyers, n'est-il pas plus logique de maintenir les sorties vers Meiser et Montgomery, plutôt que de détourner tout le trafic vers Meiser, ce qui crée un certain embouteillage ?

[173]

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

**De heer Pascal Smet, minister.-** Als gevolg van de nieuwe fase van de renovatie van het Reyerscomplex, die op 28 mei 's ochtends begonnen is, was er gedurende één dag grote verkeershinder. Dat leidde tot vertragingen die vroeger dan anders begonnen, verkeersopstoppingen tot aan de gewestgrens en abnormale verkeersopstoppingen in de tunnels van de Middenring richting Meiser.

Vanaf dinsdag 29 mei werd die hinder in de zone van het Reyerstunnelcomplex niet meer vastgesteld. Dat wordt overigens bevestigd door beelden van de camera's van Mobiris, door de reistijden van verschillende routes en door de verkeersinformatie.

Verlengingen van de reistijden deden zich voor op sommige wegen, zoals de Tervurenlaan, maar dat gebeurde de twee dagen daarna niet meer. Wellicht heeft dat te maken met de werken aan het Reyerscomplex.

Sinds maandag 28 mei rijden 50 % minder voertuigen dagelijks door de Montgomerytunnel in beide richtingen. Er rijden dagelijks 15 % meer voertuigen door de Reyers-Centrumtunnel.

Het blijft moeilijk om een uitspraak te doen over de verdeling van het verkeer op andere routes. De vaststellingen die op grotere schaal zijn gemaakt, kunnen namelijk niet alleen aan deze gebeurtenis gekoppeld worden, omdat ook andere gebeurtenissen, zoals bouwplaatsen en ongevallen, de verkeersomstandigheden beïnvloeden.

Globaal gezien blijkt echter dat de autobestuurders zich snel aangepast hebben. Een deel van het verkeer werd verspreid over meerdere alternatieve wegen en de ervaring toont aan dat dat nog verder zal evolueren.

[175]



Het externe bureau dat de werken begeleidt, is Technum. De aanpassingen hadden enkel betrekking op de inrit van de Belliardtunnel en hadden uitsluitend tot doel om het ritzen tussen de rijrichtingen vlotter te laten verlopen. Voor de Belliardtunnel hebben wij wel degelijk andere oplossingen bekeken, maar die bleken onrealiseerbaar. Er was uitsluitend een minimale verkorting mogelijk, maar de kosten-batenanalyse was niet voordelig en de verkorting bleek te ingewikkeld en bracht bovendien risico's met zich mee voor het verkeer.

Ik wijs erop dat het Reyerscomplex zes tunnels telt. De twee tunnels richting Brussel blijven open. Er was op 28 mei een probleem met het inkomend verkeer, terwijl twee van de drie tunnels voor inkomend verkeer nochtans open waren en nog altijd zijn. Het zijn twee van de drie tunnels voor uitgaand verkeer die gesloten zijn. Het is wel belangrijk om daarop te wijzen, want dat lijkt sommige mensen ontgaan te zijn. Er is zelfs een partijvoorzitster die verklaarde "dat alle tunnels gesloten waren".

Uiteraard heeft Brussel Mobiliteit voldoende ruchtbaarheid gegeven aan de gelijktijdige sluiting van drie tunnels. En uiteraard volgt de gewestelijke Commissie voor de Coördinatie van de Bouwplaatsen de impact van de huidige en geplande werken continu op, om de overlast voor het autoverkeer en het verkeer van de actieve modi zoveel mogelijk te beperken. Er is daarnaast een opvolgingscomité voor de mobiliteit actief, dat bestaat uit vertegenwoordigers van het gewest, de gemeenten, de lokale politiezones en de snelwegpolitie. Zij beoordelen de lokale impact van de werkzaamheden, brengen de nodige wijzigingen aan de bewegwijzering aan en zorgen indien nodig voor lokale tijdelijke inrichtingen.

[179]

Hoe komt het dat er op de eerste dag toch een probleem was, terwijl er toch veel gecommuniceerd werd?

Er was een radiocampagne, met spots van 20 en 10 seconden, tussen 17 en 30 mei. Volgens de specialisten heeft het geen zin om de werken een maand op voorhand aan te kondigen, want dan vergeet iedereen het toch. Het is vooral belangrijk om de twee weken vooraf massaal te informeren. Dat is wat we hebben gedaan. Sommige mensen waren die spots zelfs kotsbeu.

De campagne liep op de Nederlandstalige radiozenders Joe, Qmusic, Radio 1, MNM, Studio Brussel en Bruzz en op de Franstalige zenders Bel RTL BXL, Contact, Nostalgie, Vivacité, Classic 21, NRJ, en BXFM.

Daarnaast hebben we de volgende advertenties geplaatst:

- Bruzz: advertentie in het magazine (62.000 exemplaren) en online;

- Le Soir: advertentie in de krant (66.016 exemplaren) en online (425.000 impressies);
- Sud Info: online advertentie (628.000 impressies);
- La Libre Belgique: advertentie in de krant (214.000 exemplaren);
- La Dernière Heure: advertentie in de krant (375.000 exemplaren);
- De Persgroep: online advertentie (3,8 miljoen impressies);
- Mediahuis: online advertentie (654.000 impressies);
- Facebook: online advertentie (437.000 impressies).

Er is tot slot geflyerd aan het Meiserplein en in de Belliardstraat in de ochtend- en avondspits op dinsdag en donderdag vóór de sluiting. U kunt dus niet zeggen dat we niet hebben gecommuniceerd.

[181]

Die communicatie gebeurt door The Oval Office, het vaste reclamebureau dat na een openbare aanbesteding is aangesteld. Het campagnebudget bedroeg afgerond 194.000 euro zonder btw, waarvan meer dan de helft, namelijk 126.000 euro, naar de radio ging, een kleine 5.000 euro naar Bruzz, 22.000 euro naar Le Soir, 6.600 euro naar La Libre, 17.000 euro naar De Persgroep, 13.000 euro naar Mediahuis, 2.500 euro naar flyers en 1.665 euro naar Facebook.

We hebben een aparte website gemaakt, omdat de vernieuwde website nog niet online was. Uiteraard zijn ze nu gelinkt. Er waren 40.716 bezoeken, waarvan 36.797 unieke bezoekers die gemiddeld 2 minuten en 30 seconden op de site bleven.

Dat er op de eerste dag toch file was, heeft drie oorzaken. Ten eerste was er al uitgebreid gecommuniceerd over de bouwplaats. Uiteindelijk viel de eerste fase goed mee. Waarschijnlijk hebben mensen gehoord dat er tunnels dichtgingen, maar ook dat de tunnel richting Meiser opnieuw open was. Daarom waren ze van plan om die tunnel te gebruiken. Ten tweede dachten ze dat het op de eerste dag allemaal wel zou meevallen, want de eerste keer waren er ook nauwelijks problemen. Ten derde heeft de burgemeester van de gemeente Schaarbeek die nacht de politie en ambtenaren gedwongen om een straat af te sluiten, tegen de zin van het gewest en van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe. Dat heeft ook problemen veroorzaakt. Zodra we dat de volgende dag

vernamen, hebben we de sluiting ongedaan gemaakt. Die sluiting was niet gepland en niet afgesproken, want alles was heel goed voorbereid en afgestemd met alle partijen. Dat heeft ongetwijfeld ook een rol gespeeld bij de problemen van de eerste dag.

De grote les voor burgemeesters is dan ook dat ze zich aan de afspraken moeten houden. Dat betekent niet dat er dan geen problemen zullen zijn, maar alles zal dan eenvoudiger verlopen.

[183]

Ondertussen is de situatie min of meer onder controle. De buurt wordt uitstekend bediend door het openbaar vervoer: de treinstations Meiser, Etterbeek en Schaarbeek, de tramlijnen 7 en 25, vijf buslijnen van de MIVB en vier buslijnen van De Lijn.

Met de Vlaamse overheid hebben we afspraken gemaakt om alternatieve routes naar bestemmingen in Brussel reeds voor het betreden van de Ring aan te duiden.

Fietsen werd in alle communicatieacties als alternatief naar voren geschoven. Specifieke aandacht genoten de fietssnelweg F3 en de HST-route tussen Leuven en Brussel.

We moeten een van de drie tunnels voor het binnenkomende verkeer en twee van de drie voor het uitgaande verkeer sluiten, omdat de tunneldaken eerst versterkt moeten worden. De tunnels E40/Montgomery en Montgomery/E40 delen hetzelfde dak. De werken kunnen dus niet in twee fasen gebeuren.

Als we de tunnels niet tegelijkertijd hadden gesloten, dan zou de globale duur van de bouwplaats minstens vier maanden langer zijn geweest.

Bij wegwerkzaamheden is het altijd de bedoeling om de mobiliteitsimpact zo veel mogelijk te beperken. Vele varianten worden onderzocht, maar er zijn nu eenmaal technische vereisten. Sommigen vinden bijvoorbeeld dat de werken aan de Leopold II-tunnel sneller uitgevoerd moeten worden. Dat betekent dat de tunnel dan ook overdag langer dicht moet. Hetzelfde geldt voor de Hallepoorttunnel. Daar wordt grotendeels 's nachts gewerkt, maar dat betekent natuurlijk dat de bouwplaats langer duurt. Het verkeer kan zo wel door de tunnel blijven rijden. Het alternatief zou zijn de tunnel overdag te sluiten.

[185]

Ik kwam onlangs nog Nederlanders tegen die zeiden: "Bij ons hebben ze de hele tunnel een jaar afgesloten! Wij doen dat hoor!" Als je dat hier doet, wordt er moord en brand geschreeuwd. Dus

moeten we zoeken naar een evenwicht tussen een snelle uitvoering van de werken en een beperkte impact op het verkeer.

Van 28 mei tot 1 juni werkten er dagelijks gemiddeld 28 mensen en leidinggevenden van het bedrijf op de bouwplaats. Momenteel wordt er van 7.00 uur tot 15.00 uur gewerkt, dus acht uur per dag en op zaterdag als de globale plannen dat vereisen. Het slopen van de dekplaten moet tijdens de normale uren worden uitgevoerd om de rust van de buurtbewoners te respecteren.

Intussen hebben we besloten om de uren van bouwplaatsen in Brussel uit te breiden, maar dat lokt al kritiek uit van de bedrijven die de werken moeten uitvoeren.

We hebben dus wel degelijk goed gecommuniceerd. We hebben een dag problemen gehad, maar dat zien we ook in andere landen gebeuren. Over de Leopold II-tunnel hebben we ook vroeg gecommuniceerd, al verwacht ik dat de avondspits moeilijker wordt dan de ochtendspits, die relatief vlot verliep. Ook daar moeten mensen hun gedrag blijven aanpassen, want dat het vandaag goed ging, betekent niet dat er morgen geen problemen kunnen zijn. Mensen moeten blijven trainen en autodelen via de alternatieve routes.

Er is een opstopping waar de Keizer Karellaan van twee naar een rijbaan gaat ter hoogte van de Leopold II-laan. Ik verwacht dat dat tijdens de avondspits een impact zal hebben. De Rogiertunnel versmalt tot een rijbaan vanwege de veiligheid en om de hulpdiensten de tunnel te laten gebruiken als er zich een probleem voordoet.

[187]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Uw antwoord was opgebouwd rond drie elementen. U begon uw antwoord met een technische verantwoording van de werken. Ik denk dat er geen enkele twijfel over bestaat dat die noodzakelijk zijn en dringend moeten worden uitgevoerd.

Daarna lichtte u de communicatie toe. In de weken voor de werken heb ik talloze keren de radiospots gehoord en de aankondigingen in de kranten en op Facebook gezien. De communicatie was dus zeker in orde. Ik heb daar ook geen kritiek op gegeven. Dat er op de eerste dag grote hinder was, is te wijten aan meerdere factoren, maar zeker niet aan de communicatie.

Het derde element was de samenwerking met de gemeenten en het Vlaams Gewest. Daar liep er inderdaad iets mis, onder meer door de sluiting van een straat in de gemeente Schaarbeek. De moeilijke samenwerking tussen het gewest en de gemeenten inzake mobiliteit sterkt ons in de overtuiging dat de hele mobiliteitsbevoegdheid naar het gewest zou moeten worden overgeheveld.

We pleiten daar al lang voor. Er zijn tal van voorbeelden die bewijzen dat we het bij het juiste einde hebben.

[189]

U sprak ook van een opvolgingscomité waarin de lokale besturen vertegenwoordigd zijn. Worden dit soort zaken dan niet op voorhand besproken? Ik veronderstel dat een opvolgingscomité net opgericht wordt om zulke dingen te zien aankomen en in te grijpen.

Is de samenwerking met het Vlaams Gewest vlot verlopen? Geldt dat ook voor de communicatie? Kon er goed worden samengewerkt?

Wordt er tijdens het bouwverlof voortgewerkt aan de tunnels, inclusief de Leopold II-tunnel? Ik veronderstel van wel, maar kunt u dat bevestigen?

[191]

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

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).-** U zegt dat er voldoende werd gecommuniceerd. Ikzelf heb, ondanks het feit dat ik een fervent radioluisteraar ben, maar een keer de spot gehoord

**De heer Pascal Smet, minister.-** U zit ook niet 's ochtends in de auto.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).-** Ik luister wel naar Radio 1 zodra ik wakker word. Alleszins waren heel wat chauffeurs onvoldoende op de hoogte.

Ik vind het ook raar dat u altijd maar verwijst naar allerlei websites. De spot heeft het over de website [www.reyersviaduct.be](http://www.reyersviaduct.be) voor meer informatie over de werken aan het Reyerscomplex. Voor informatie over de werken aan de Leopold II-tunnel moet je dan weer naar een andere website. Laat staan dat je weet hoe die gespeld wordt. Wordt het geen tijd dat er een website komt voor informatie over alle wegenwerken, voor wie met welk vervoersmiddel dan ook in Brussel wil geraken, naar analogie van de website [www.slimnaarantwerpen.be](http://www.slimnaarantwerpen.be) met informatie over onder andere de overstapparkings? Dat kan toch niet zo moeilijk te realiseren zijn?

Voor mij is de communicatie niet afdoende. Er moet op dat vlak een grote stap vooruit worden gedaan.

[197]

Ik heb ook vernomen dat burgemeester Clerfayt een straat had laten afsluiten. Ik kan niet beoordelen of dat al dan niet was afgesproken, want ik hoor alleen uw versie van de feiten. Het staat in ieder geval vast dat de communicatie tussen het gewest en de gemeente mank liep. Iemand is daar verantwoordelijk voor en het verdient aanbeveling om dat in de toekomst te vermijden.

Was het mogelijk om fase 2 van de werken aan het Reyerscomplex uit te stellen tot na de heropening van de Leopold II-tunnel?

[199]

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

**M. David Weytsman (MR).**- J'avais ajouté une question, à laquelle vous n'avez pas répondu, pour essayer d'attirer votre attention sur le système break-in. Je me demandais s'il était utilisé dans le cadre de la fermeture du tunnel Reyers et s'il allait être utilisé pour le tunnel Leopold II.

[201]

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Alles werd heel nauwkeurig voorbereid in samenwerking met de gemeenten en de politiezones. De actie van de burgemeester van Schaarbeek heeft iedereen in snelheid genomen, maar we hebben die maatregel de dag nadien onmiddellijk ongedaan gemaakt.

De samenwerking met Vlaanderen verloopt goed. Voor het Reyerscomplex gaat het voornamelijk om informatie-uitwisseling, aangezien de werken op Brussels grondgebied plaatsvinden. We hebben het Vlaams Gewest gevraagd om de nodige informatie op zijn infoborden mee te delen. Ook de samenwerking tussen het Vlaams Verkeerscentrum en Mobiris verloopt vrij goed.

In principe gaan de werken aan de tunnels door tijdens het bouwverlof. Aan het Reyerscomplex zal er wel een stop van drie dagen zijn wegens de NAVO-top.

De werken konden niet uitgesteld worden. Dat zou immers bijzonder onverantwoord zijn. De Reyerstunnels zijn in heel slechte staat. We hebben de werken al enkele weken uitgesteld om rekening te houden met de werken aan tram 94. We brengen niet alles in het nieuws, maar er wordt voortdurend gecoördineerd. Uitstel van de werken tot na de zomer was evenmin een optie, want dat zou ook de aanleg van de Reyerslaan in de tijd opschuiven. We moeten met alles rekening houden.

Het break-insysteem is geïnstalleerd in alle tunnels die langer zijn dan 300 meter. Ik denk niet dat de Reyerstunnels zo lang zijn, maar ik zal dat laten nagaan.

- *De incidenten zijn gesloten.*

[205]

## QUESTIONS ORALES

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

### 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 "le développement du Plan Vélo à Bruxelles".**

[209]

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

**M. David Weytsman (MR).**- M. le ministre, vous avez affirmé à plusieurs reprises votre objectif de créer 80km de pistes cyclables séparées, sécurisées et rehaussées, un objectif raisonnable, mais minimal au regard des enjeux de notre ville-région. Je soutiens toutefois cet objectif. C'est un bon début !

À quelques mois de la fin de cette législature, je voudrais pouvoir évaluer avec vous l'ensemble des projets déjà menés et ceux qui devraient aboutir. Certaines communes sont en effet préoccupées de ne pas voir leurs chantiers commencer. Pourtant, de nombreux axes régionaux peuvent voir se développer des pistes cyclables sans pour autant toucher à la fluidité du trafic automobile et/ou des transports publics. Ces axes devraient être choisis en priorité.

Où en sommes-nous dans l'avancement de ce Plan vélo ? Aujourd'hui, combien de kilomètres de pistes sont-ils déjà achevés ? Combien le seront-ils dans les six prochains mois ?

Vous aviez également annoncé le recours à des moyens issus du Fonds européen de développement régional (Feder), afin de financer la création de ponts et d'ascenseurs pour vélos. Cette excellente idée pouvait rencontrer les objectifs européens en la matière. De nombreuses grandes villes ont d'ailleurs développé des politiques similaires, complémentaires aux autres modes de transport. Où en sommes-nous ? Quels sont les moyens obtenus ? Combien de ponts et d'ascenseurs pour vélos ont-ils déjà été créés ? Combien le seront-ils dans les six prochains mois ?

Estimez-vous que les éventuels retards sont liés à un manque de budget pour mettre en œuvre votre plan ? Si c'est le cas, avez-vous envisagé des partenariats public-privé ? Outre les fonds du Feder, avez-vous demandé des moyens à la Banque européenne d'investissements, ce plan rencontrant aussi ses objectifs de soutien de projets liés au développement de la mobilité douce.

Avez-vous sollicité le secteur privé ? Certains promoteurs pourraient participer au financement du Plan vélo. La seule Ville de Bruxelles est parvenue à créer 30km de pistes en cinq ans. Comment expliquez-vous que la Région fasse moins bien ?

[211]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Notre objectif a toujours été d'atteindre 80km de pistes cyclables pour le 31 décembre 2020. Nous avons encore onze mois de législature, sauf si vous prévoyez d'entrer en campagne juste après les élections communales. De notre côté, nous avons bien l'intention de travailler jusqu'à la fin de cette législature.

Depuis le début de la législature, des pistes cyclables séparées ont été aménagées sur les axes suivants : avenue de l'Exposition Universelle, avenue du Laerbeek, allée Verte, boulevard de la Deuxième Armée Britannique et rue Saint-Denis, avenue Van Praet, avenue de l'Hôpital Français, avenue Charles Woeste, quai de Veeweyde, avenue de la Renaissance, chaussée de Wavre, pont des Armateurs, chaussée de Vilvorde, chemin de Woluwe-Saint-Étienne, boulevard Louis Schmidt, autour de l'Arsenal, et rue David Van Bever, une voirie communale qui a reçu un subside régional.

Sur une série d'axes, il s'agit d'aménagements marqués en attendant un éventuel réaménagement complet : avenue Fonsny, boulevard Saint-Michel, rue du Trône entre la rue du Commerce et la rue d'Italie, avenue d'Auderghem avec l'aménagement d'une bande bus-vélo. Les cyclistes sont très contents de ces travaux sur les quatre axes.

Des travaux sont en cours sur les axes suivants : boulevard Poincaré, avenue des Arts, avenue Franklin Roosevelt, boulevard Général Jacques, Porte de Ninove, boulevard Simon Bolivar, boulevard de la Woluwe, chaussée de Ruisbroek.



Des permis ont été obtenus pour les axes suivants et les travaux sont en préparation, même si certaines voiries sont communales : l'avenue Mutsaard, qui requerra une concertation avec la Ville de Bruxelles ; l'avenue Albert II, au sujet de laquelle la réflexion est en cours ; la Petite ceinture, la chaussée de Vilvorde, l'avenue du Port.

Certaines pistes existantes ont reçu un lifting en profondeur sur le quai de Willebroeck et l'avenue de Tervueren.

Ces 25km de nouveaux aménagements, 5,1km de pistes rénovées, 14,5km en chantier, 17,4km de permis à exécuter et 19,4km à l'étude forment un total de 81,1km.

[213]

Un budget de 6,8 millions d'euros a été réservé au sein du Feder pour la construction de trois passerelles au niveau du square Saintelette, du square Jules de Trooz et du pont Van Praet, ainsi que pour une amélioration de la chaussée de Ninove. L'administration régionale a malheureusement dû recommencer le marché après avoir rencontré un problème juridique. Nous avons donc perdu du temps et espérons pouvoir attribuer le marché lié aux travaux de conception et de construction (Design & Build) cette année. Entre-temps, nous avons obtenu le permis lié à la chaussée de Vilvorde.

Nous n'avons pas pu agir plus rapidement en raison d'un manque d'effectifs. Des dizaines de recrutements sont en attente au niveau de Bruxelles Mobilité, mais vous savez que ce n'est pas nous qui engageons. Nous rencontrons parfois des difficultés à obtenir les permis d'urbanisme, surtout lorsqu'il s'agit de supprimer des places de stationnement et/ou de réduire la capacité routière. Vous connaissez le calvaire que nous avons parfois vécu au niveau de la Ville pour aménager des pistes cyclables. Cela nous fait perdre beaucoup de temps.

Si je ne me trompe pas, le chiffre de 30km a évolué puisqu'il est question d'une réduction à un peu moins de 10km. En outre, certaines pistes régionales sont comptabilisées et la Région a payé 3 millions d'euros à la Ville de Bruxelles pour réaliser des pistes cyclables sur des voiries communales. Nous attendons toujours leur réalisation. Nous avons beaucoup attendu que soient réalisés les plans, etc. Ils ont même oublié de mentionner la Région dans la dernière annonce faite - sur le boulevard de l'Empereur par exemple - alors que les fonds régionaux sont engagés. Nous n'allons pas lancer un débat relatif à la réalisation des chiffres de la Ville et le comptage très spécial qui est effectué.

Nous sommes dans les temps malgré les retards dans certaines communes.

[215]

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

**M. David Weytsman (MR).**- Essayons de balayer chacun devant notre porte et ne parlons que des voiries régionales. Sur les 80km prévus, malheureusement, 25km seulement ont déjà été réalisés.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Quelque 30km ont été réalisés et 14,5km sont en chantier.

**M. David Weytsman (MR).**- J'ignore alors d'où vient ce chiffre de 25km que j'ai entendu, comme celui de 17,5km à exécuter. Cela fait 30km sur les 80 et 17 à exécuter, et 47km qui auront été réalisés pendant les cinq années de cette législature.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous en sommes à 25 nouveaux aménagements, auxquels il faut ajouter les pistes rénovées et 14,5km de voiries en chantier. À ces 45km, il faut additionner des permis à exécuter. L'échéance annoncée est le 31 décembre 2020. Cela nous laisse encore deux ans. Comme vous le savez, ce qui prend le plus de temps, c'est la réalisation des plans et la concertation avec les communes.

**M. David Weytsman (MR).**- Entre nous, ce n'est pas de votre seule responsabilité, mais reconnaissons qu'il n'y a pas lieu d'être fier : 40km en cinq ans, il doit y avoir un problème.

**M. Pascal Smet, ministre.**- M. Weytsman, dites cela au sein de votre parti !

**M. David Weytsman (MR).**- J'ignore à quel parti on doit le dire, mais il y a manifestement un problème. Comme vous êtes le ministre politiquement responsable de ce dossier actuellement, c'est à vous que je m'adresse. On constate l'existence de nombreuses oppositions, justifiées ou non, puisque vous profitez idéologiquement de ces pistes cyclables, tantôt pour revoir la place de la voiture, tantôt pour revoir leur impact sur les transports en commun, tantôt pour revoir le nombre de places de stationnement.

J'ai posé une question à laquelle vous n'avez pas répondu : ne pouvez-vous pas vous fixer des priorités ? Certains axes ne nécessitent pas de débats difficiles à mener, car l'implantation d'une piste cyclable n'y crée pas de conflit avec la place de la voiture.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Lesquels ? Vous êtes en train de me poser des questions unilatérales, quasi papales. Je vous demande de me dire de quels axes il s'agit.

**M. David Weytsman (MR).**- Je suis là pour vous poser des questions. Peut-être qu'un jour, la logique sera inversée, mais ce n'est pas encore le cas.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je vous demande de me citer des axes qui pourraient facilement accueillir des pistes cyclables.

**M. David Weytsman (MR).-** Je ne suis pas là pour répondre à vos questions !

**M. Pascal Smet, ministre.-** C'est un peu facile !

*(Colloques)*

*(Remarques de Mme Van Achter)*

[239]

**M. David Weytsman (MR).-** Je vous pose simplement des questions. Je vous demande si vous choisissez de fixer des priorités sur certains axes moins conflictuels. Je suis donc assez positif.

Vous êtes venu avec des propositions pour certains axes sur lesquels il était possible de tout concilier sans revoir la place de la voiture. C'était le cas pour l'avenue Franklin Roosevelt, par exemple.

Dans votre stratégie personnelle, fixez-vous des priorités en avançant simplement sur les voiries les plus aisées ? Il y a des voiries sur lesquelles il est plus compliqué de prévoir des pistes cyclables, c'est vrai. Les réponses sont tantôt techniques, tantôt politiques.

Je reviendrai avec une liste de priorités et vous me direz si vous êtes d'accord de les intégrer dans votre stratégie.

*(Remarques de M. Smet)*

Ceci étant, il est assez désagréable de constater que le parlement est là non seulement pour vous contrôler, mais également pour vous dicter des lignes stratégiques que vous auriez dû définir vous-même.

*- L'incident est clos.*

[243]

---

## MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

**betreffende "het omturnen van de zijrijbaan van de Lambermont-Wahislaan tot  
fietsstraat".**

[245]

## TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW HANNELORE GOEMAN,

**betreffende "de fietsinfrastructuur in Schaarbeek".**

[247]

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

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).-** In de gemeenteraad van Schaarbeek werd recent de vraag gesteld of de zijrijbaan naast de Lambermontlaan-Generaal Wahislaan niet veranderd kan worden in een fietsstraat. Het gaat om een gewestweg. Het voorstel heeft trouwens een heel debat op gang gebracht over de noodzaak van die verandering.

De lange zijbaan is voor fietsers een belangrijke verkeersas, want ze verbindt laag Schaarbeek met hoog Schaarbeek en loopt parallel met het afdalende en niet zo veilige fietspad langs de andere kant van de brede baan. Er is vooral lokaal autoverkeer. Enkel ter hoogte van het Josaphatpark wordt de weg vaker gebruikt door de lokale groendienst, maar spijtig genoeg ook voor sluipverkeer. Automobilisten hopen via deze weg een aantal minuutjes te winnen.

Door de hellingsgraad op de Lambermontlaan-Generaal Wahislaan is de snelheid van fietsers op de zijrijbaan eerder beperkt. Dat leidt tot ongemakkelijke en soms gevaarlijke situaties. De rijweg is op de meeste plaatsen immers niet breed genoeg voor wagens om een fietser veilig voorbij te steken en dus nog minder om veilig fietsverkeer in de tegenovergestelde richting toe te laten. Door de aanwezigheid van tramhaltes is het zelfs uitgesloten om er tweerichtingsfietsverkeer toe te laten en om op sommige stukken het autoverkeer om te draaien.

Een eenvoudige oplossing bestaat erin om de zijrijbaan te veranderen in een fietsstraat, van de Van Praetbrug tot aan het Meiserplein. Die ingreep heeft heel wat voordelen. Voor automobilisten

---

verandert er niet zo veel, namelijk een maximumsnelheid van 30 km/u en een inhaalverbod. Er komt dus voorrang voor de fiets, maar auto's zijn ook welkom.

Voor fietsers daarentegen maakt dat wel een groot verschil, zeker voor kinderen die wat moeizamer de berg oprijden: een veilige fietsroute van 3 km doorheen de gemeente tussen delen met een hoogteverschil op een straat die de facto al aangewezen is als fietsroute, want op de hoofdweg mag je niet fietsen. Omdat deze rijweg hoofdzakelijk gebruikt wordt voor lokaal autoverkeer en omdat hij afgescheiden is van de hoofdbaan, zijn er weinig aanvullende maatregelen nodig om hem om te vormen tot fietsstraat.

De impact op het verkeer zal bovendien positief zijn, omdat het sluipverkeer ter hoogte van het Josaphatpark sterk zal verminderen. Dat draagt dan weer bij tot een betere verkeersdoorstroming op het kruispunt Lambermontlaan-Generaal Wahislaan. Ten slotte zal het ook Brusselaars en pendelaars aanmoedigen om de fiets te beschouwen als een valabel en veiliger alternatief voor de auto.

In het verleden werden er al een aantal ideeën over een herindeling van de laan geopperd. Ik peil dan ook graag naar de plannen van het gewest met de Lambermontlaan. Hebt u de mogelijkheid al onderzocht om van de zijrijbaan aan de Lambermontlaan-Generaal Wahislaan een fietsstraat te maken?

Bestaan er plannen om de laan herin te richten? Wat houden die dan in? Is er daarvoor al een planning?

Is het gewest van plan om nog andere gewestwegen of delen ervan te veranderen in fietsstraten? Zo ja, welke en hebt u daarover al overleg gepleegd met de gemeenten?

[251]

**De voorzitter.-** Mevrouw Goeman heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

**Mevrouw Hannelore Goeman (sp.a).-** De voorbije weken is Schaarbeek verschillende keren in het nieuws gekomen met verkeersongevallen, waarvan enkele zelfs met dodelijke afloop. Meestal waren er fietsers bij betrokken. Het loopt zodanig de spuigaten uit dat er nu een burgerbeweging '1030/0' is opgestaan om de problemen aan te klagen. Die beweging zal op eigen houtje het aantal ongevallen en incidenten registreren en hierover mededelingen doen. De omvang en de ernst van het probleem worden daardoor heel wat duidelijker.

Wij zijn het erover eens dat de oorzaak van het probleem vooral ligt bij de automobilisten die zich niet aan de verkeersregels houden. Er is in dat opzicht in Schaarbeek een groot probleem, niet alleen

---

met de handhaving, maar ook met de infrastructuur. De openbare weg blijft in Schaarbeek erg georiënteerd op 'koning Auto' en die gedraagt zich daar dan ook naar. Ik kan dat als Schaarbeekse en fervent fietsster alleen maar bevestigen.

Er moet dan ook veel meer ruimte en aandacht komen voor de fietsers in Schaarbeek. Naar mijn aanvoelen groeit dat besef bij het Schaarbeekse gemeentebestuur slechts mondjesmaat, maar ook het gewest moet hierin zijn verantwoordelijkheid nemen.

Wat onderneemt u om de fietsinfrastructuur op de gewestwegen in Schaarbeek te verbeteren? Welke projecten hebt u al gerealiseerd of staan er nog in de steigers? Hoe verloopt op dit vlak de samenwerking met de gemeente?

Wat is uw visie op de 'befietsbaarheid' van de Middenring op het grondgebied van Schaarbeek? Wat is er gebeurd met het project op de Lambermontlaan dat u in 2009 hebt voorgesteld?

Hoe beoordeelt u de inspanningen die Schaarbeek levert op het gebied van de fietsinfrastructuur? Maakt de gemeente voldoende - of zelfs überhaupt - gebruik van de gewestelijke subsidies voor gemeentelijke fietsroutes?

[253]

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- De inrichting van ventwegen langs grote assen tot fietsstraten werd getest op de Louizalaan. De conclusie na een testperiode van zes maanden was dat een fietsstraat enkel kan werken als er wordt voorzien in zowel verkeersremmende maatregelen als in een vermindering van het doorgaand verkeer en van het parkeren. De meeste ventwegen langs de Kleine Ring zullen in de toekomst ingericht worden als fietsstraten en de verkeersstroom zal worden doorgesneden om enkel nog het verkeer toe te laten dat in garages langs de ventwegen moet zijn.

De ventweg van de Lambermontlaan kan enkel een goede fietsstraat worden als er ook maatregelen worden genomen om het sluipverkeer te weren. Het volstaat niet om zich te beperken tot het invoeren van het statuut van fietsstraat. Wij hebben aan de gemeente meerdere mogelijkheden bezorgd om dat te realiseren en ik denk dat Schaarbeek ondertussen hierop heeft gereageerd.

Er bestaan plannen voor het inrichten van een ventweg aan de andere kant van de laan. Daarbij zullen fietsers de ventweg in beide richtingen kunnen gebruiken en wordt het doorgaand verkeer onmogelijk. Aangezien het om een volledige heraanleg gaat, moet die gepland worden in de continuïteit van de werven van de Reyersbuurt. De bestaande ventweg kan echter wel met enkele

eenvoudige ingrepen verbeterd worden. Wij hebben aan de gemeente voorgesteld om maatregelen te treffen en, als alles goed gaat, zullen we die dit jaar nog kunnen uitvoeren.

Wij voeren zeer nauw overleg met de gemeente Schaarbeek om tot ingrepen te komen waardoor de ventweg voor fietsers al een degelijk statuut kan krijgen. Het gaat de goede richting uit, maar een en ander vergt natuurlijk wel de nodige tijd.

[255]

Op het grondgebied van Schaarbeek wilden we fietspaden aanleggen langs de Albert II-laan. Ondanks het feit dat er daarover heel wat overleg geweest is, heeft de gemeente hiertegen beroep aangetekend, wat tot de nodige vertragingen heeft geleid. We moeten nu starten met de planning van de werf, maar dat had eerder gekund mocht de gemeente Schaarbeek geen beroepsprocedure opgestart hebben.

Ook voor de Paleizenstraat hebben we al een vergunning en worden de werken voorbereid. Hetzelfde geldt voor het Koninginneplein, waar we het testproject van de gemeente ondersteunen om hier een 'stadssalon' in te richten.

Het Brussels Gewest heeft in 2016 1,2 miljoen euro toegekend aan de gemeente Schaarbeek om de Louis Bertrandlaan te voorzien van een afgescheiden pad voor fietsers en voetgangers, maar ook hier gaan de werken niet vooruit alhoewel er voldoende middelen uitgetrokken zijn.

De fietspaden langs de Diamantlaan kunnen pas aangelegd worden als de werken aan de Reyerslaan achter de rug zijn. Bij de herinrichting van de Reyerslaan zullen er fietspaden in beide richtingen aangelegd worden.

Voor de Middenring moet de hele inrichting volledig herbekeken worden na de werf op het Reyersviaduct met het oog op de continuïteit van de omgeving van de Reyerslaan. Ik heb al de ventweg vermeld die via een aantal ingrepen kan omgevormd worden tot fietsstraat. Ik hoop dat de gemeenten tot een definitief akkoord kunnen komen en dat we dat dit jaar nog kunnen uittesten.

[257]

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

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).-** Ik begrijp best dat er maatregelen nodig zijn om het sluipverkeer tegen te gaan. Als er nauw overlegd wordt en de partijen zijn van goede wil, dan kan het volgens mij redelijk snel gaan.

[259]

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

**Mevrouw Hannelore Goeman (sp.a).**- Voor alle duidelijkheid: het gaat dus om een tijdelijke fietsstraat op de ventweg aan de rechterkant in de richting van Meiser, waarvoor de gemeente een aantal structurele ingrepen moet doen, in afwachting van de algemene heraanleg van de Lambermontlaan die natuurlijk moet worden afgestemd op de werken aan het Reyerscomplex.

Het is zeer jammer om te vernemen dat de gemeente, ondanks overleg de boel vertraagt of niets doet met de toegekende middelen. Er is dus nog werk aan de winkel voor het gemeentebestuur, dat nu zijn goede wil kan tonen met het project aan de Lambermontlaan.

*- De incidenten zijn gesloten.*

[263]

## **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW HANNELORE GOEMAN**

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

**betreffende "de resultaten van de nachtbus 71".**

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

**Mevrouw Hannelore Goeman (sp.a).**- Brussel is met 90.000 studenten, verspreid over meer dan vijftig onderwijsinstellingen, de grootste studentenstad van het land. Eigenlijk is dat aantal goed voor een bijkomende grote Brusselse gemeente.

Toch was daar vroeger niet altijd evenveel beleidsaandacht voor. Dat is de voorbije jaren gelukkig aan het veranderen. Zowel bij de universiteiten en de hogescholen als bij de beleidsvoerders is er een duidelijke wil en inzet om de banden aan te halen. Dat is een goede zaak, want de kruisbestuiving werkt op vele manieren in het voordeel van de stad.

Dat kan soms gaan om zeer praktische zaken. Studenten van de ULB en de VUB vragen bijvoorbeeld al heel lang om een verbinding met het stadscentrum op donderdagnacht, traditioneel



een uitgaansavond in studentenkringen. Ik ben zeer blij dat u daarop bent ingegaan. Sinds ruim een half jaar rijden er op buslijn 71 ook nachtbussen op donderdag. Naar ik hoor, wordt daar goed gebruik van gemaakt.

Hebt u het initiatief al geëvalueerd? Wat waren de resultaten?

Welke beleidsconclusies trekt u daaruit? Bestaan er plannen voor een uitbreiding naar andere lijnen of op andere dagen?

*(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt opnieuw als voorzitter op)*

[269]

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- We kunnen vandaag nog geen definitieve balans opmaken. Het duurt maanden of jaren voordat een lijn geconsolideerd is.

We stellen niettemin een positieve tendens vast. Zo is het gebruik van lijn 71 na middernacht verdubbeld sinds de verlenging van de dienst. Daarnaast zijn de reizigers van het laatste vertrek rond middernacht nu verdeeld over de verschillende ritten tussen middernacht en 1 uur. Er is een nieuwe vraag opgedoken na 1 uur.

Het gebruik is vergelijkbaar met de Noctislijnen N08 en N09, die de VUB en de studentenwijken bedienen op vrijdag en zaterdag.

Uit onderzoek van de vervoersbewijzen blijkt dat de validaties voor de helft gebeuren door reizigers met een schoolabonnement en voor een vijfde door occasionele gebruikers (één- of meerrittenkaart). De rest zijn gewone abonnementen.

Dat zijn allemaal positieve elementen. We zullen de nachtbus dus behouden en financieren via de budgetten voor de verbetering van het aanbod.

Ik heb gevraagd om een studie te voeren over de uitbatingsmogelijkheden op vrijdag- en zaterdagavond, maar die studie is nog aan de gang.

**Mevrouw Hannelore Goeman (sp.a).**- Dat klinkt allemaal heel positief.

- *Het incident is gesloten.*

[273]

## **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS**

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

**betreffende "de aanleg van de wegen en van de openbare ruimte in de zones voor erfgoed-  
en stedenbouwkundige bescherming, de zogenaamde bufferzones, in de buurt van de sites  
die door de Unesco zijn erkend als werelderfgoed".**

[275]

## **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY**

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

**betreffende "de diefstal van fietsen".**

[277]

## **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY**

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

**betreffende "de onveiligheid in de stations voor het openbaar vervoer".**

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

[281]

(clip 281)

[283]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- In de loop van vorig jaar werden er zonder veel aankondiging 500 grijs-gele stroomfietsen, oBikes, over Brussel verspreid. De vrees bestond dat oBikes, net als in andere steden, zouden worden achtergelaten op plaatsen waar dat niet toegestaan was. U was toen verontwaardigd over het gebrek aan overleg met het Brussels Gewest. Een andere aanbieder van stroomfietsen, Gobee.bike, heeft er intussen al de brui aan gegeven in Brussel.

Daarnaast zijn er de zwart-blauwe Billy Bikes, elektrische stroomfietsen van een project dat nog in een testfase zit. In 2018 zouden er 500 verspreid worden over Brussel en tegen 2019 zouden er 1.500 beschikbaar zijn.

Naast stroomfietsen bestaan er in het buitenland ook elektrische stappen. Bird is bijvoorbeeld een Amerikaans bedrijf dat elektrische stroomauto's in onder meer Los Angeles, San Francisco en Atlanta aanbiedt.

In oktober 2017 discussieerden we in onze commissie over het ontbreken van een wettelijk kader voor deelfietsen. Het gevolg hiervan was dat iedereen die dat wil, stroomfietsen naar Brussel kan brengen en ze op de openbare weg achterlaten. Voor de station-based deelfietsen, zoals die van Villo, is er natuurlijk wel een duidelijke ordonnantie.

[285]

U zou een wetgevend initiatief voorbereiden om deelfietsen volgens een freefloating systeem minimaal te omkaderen. Op die manier zou het gewest op zijn minst vooraf weten welke bedrijven met deelfietsen willen starten en hoeveel fietsen ze naar Brussel willen halen. Bedoeling zou ook zijn dat het gewest minimale kwaliteitsvoorwaarden kan opleggen en dat het eventueel kan eisen om de fietsen steeds te parkeren in een fietsenstalling.

Hoe ver staat het met het wettelijke kader voor stroomfietsen? Kunt u ons daar wat meer over vertellen? Worden in dat wettelijke kader ook andere vervoermiddelen, zoals elektrische steps opgenomen?

---

Bepaalt dat kader dat de mobiliteitsdata gelinkt aan de strooifietzen aan het gewest moeten worden meegedeeld als input voor het gewestelijke mobiliteitsbeleid? Het is bijvoorbeeld belangrijk om te weten wie dergelijke fietsen gebruikt en welke trajecten ermee worden afgelegd.

Hoe evalueert u het systeem van strooifietzen in Brussel? Welke spelers zijn er actief? Met hoeveel fietsen? Hoe populair is het gebruik? Wat zijn de voornaamste knelpunten of punten van kritiek? Worden de fietsen overal achtergelaten, zoals een aantal collega's vreesden?

Heb u nog overleg gehad met oBike, Billy Bike of andere spelers? Wat was de uitkomst daarvan?

In andere steden werd een grote overlap tussen gebruikers van het openbaar vervoer en fietsers vastgesteld. Een uitbreiding van het aantal strooifietzen zou er dus toe kunnen leiden dat minder mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Toen ik u daarover eind vorig jaar ondervroeg, zei u dat het Brussels Fietsobservatorium het fietsgebruik permanent monitort en dat daarover een enquête zou worden gevoerd. Is die enquête afgerond? Wat zijn de resultaten? Zo neen, wanneer kunnen we de resultaten verwachten?

[287]

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- De ontwerpordonnantie die het fietsdelen regelt, werd in eerste lezing goedgekeurd eind 2017. Daarna volgde een consultatie van de stakeholders en momenteel ligt het ontwerp voor advies bij de Raad van State. Een voorstel van uitvoeringsbesluit is in eerste lezing goedgekeurd en de consultatie is momenteel bezig.

De wettekst legt een vergunning op aan alle aanbieders die strooifietsdelen willen aanbieden op het Brussels grondgebied. De regering legt de voorwaarden voor het verkrijgen van de vergunning vast. De vergunning geldt voor drie jaar. Door het opleggen van voorwaarden willen we de potentiële negatieve impact van het fietsdelen op de openbare ruimte beperken, de verkeersveiligheid vrijwaren, de volksgezondheid en het milieu beschermen, het respect voor de sociale en fiscale wetgeving afdwingen en de consumenten beschermen. Het is ook de bedoeling om kennis te verwerven over de mobiliteitsimpact van het fietsdelen en alle andere aspecten die het goed functioneren van het vrijvlootfietsdelen bevorderen. De ordonnantie regelt niet enkel deelsystemen voor fietsen, maar ook voor bromfietsen, motorfietsen en andere voortbewegingstoestellen. Voorwaarde is steeds dat ze geen uitstoot genereren en dat er enkel gebruik wordt gemaakt van groene stroom. Ze voorziet ook in de mogelijkheid om te grote concentraties op bepaalde plekken te vermijden of bepaalde zones uit te sluiten door 'geofencing'.

Elektrische deelsteppen vallen ook onder het toepassingsgebied van de ordonnantie. Het is vanaf het

begin de bedoeling geweest om te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen.

Het uitvoeringsbesluit, dat ter goedkeuring voorligt, maakt het mogelijk om gegevens over onder andere routes geanonimiseerd door te geven, wat moet helpen om het opendatasysteem verder uit te bouwen, uiteraard met respect voor de privacy van de gebruikers en dus in naleving van de General Data Protection Regulation (GDPR).

[289]

Billy Bike bevindt zich nog in een testfase, met 150 elektrische fietsen voor 500 gebruikers. Het systeem is recent een crowdfundingcampagne opgestart om zijn aanbod uit te breiden. oBike is onduidelijk over zijn activiteiten en Scooty biedt alleen elektrische bromfietsen aan. Er is geen gedetailleerde informatie over het aantal bromfietsen of gebruikers.

We hebben contact gehad met alle stakeholders, ook met bedrijven die nog niet actief zijn in het gewest en met mobiliteitsexperts. We hebben met hun input rekening gehouden voor de uitwerking van de ordonnantie en voor de uitvoeringsbesluiten.

Momenteel is er overleg met verschillende onderzoekspartners over een nieuwe mobiliteitsenquête. De resultaten moeten in de toekomst beschikbaar zijn.

We zien de deelsystemen niet als een concurrent voor het openbaar vervoer, integendeel. Gezien het enorme succes van het openbaar vervoer in Brussel is een verschuiving van openbaar vervoer naar actieve vervoersmodi positief. Daardoor kunnen meer mensen de auto laten staan en het openbaar vervoer nemen, als de fiets voor hen geen alternatief is.

[291]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Het valt me op dat ook u, als minister van Mobiliteit, de situatie onduidelijk noemt, zelfs met partners als oBike of Scooty. Dat bevestigt de noodzaak tot omkadering, waarover iedereen het trouwens eens is.

- *Het incident is gesloten.*

[295]

---

## QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "les projets de la STIB concernant la liaison entre Schaerbeek et Ixelles".**

[297]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Il me revient que la STIB travaille à la refonte complète du parcours du tram 25, qui ne relierait plus Schaerbeek à Ixelles, mais qui dévierait vers l'est de la Région.

Alors que Brussels Studies vient de mettre en évidence que les quartiers éloignés du centre, et donc ceux que relie notamment le tram 25, connaissent des problèmes de liaison en transports publics, on supprimerait une des liaisons qui ne fait pas doublon. Ce choix serait d'autant plus déplorable que le tram en question dessert l'Université libre de Bruxelles (ULB) et qu'il constitue la seule liaison directe entre cette dernière et la gare d'Etterbeek. Il n'y aura apparemment pas de tram 71, mais il faudrait tout de même songer à desservir l'université !

Si on lit ce projet entre les lignes, on s'aperçoit que l'idée est de ne laisser circuler que le tram 7 entre Meiser et Legrand, les usagers n'ayant qu'à prendre une correspondance supplémentaire, avec toute la pénibilité que cela entraîne. Ce projet va à l'encontre des observations des experts concernant les problèmes d'accessibilité et s'oppose à la politique régionale annoncée puisqu'il crée de nouvelles ruptures de charge.

M. le ministre, je souhaiterais savoir si vous avez été informé de ce projet. La planification et la politique des transports publics incombent-elles à la STIB ou à la Région ? Approuvez-vous la logique de rabattement des usagers, avec augmentation du nombre de correspondances ? Pourquoi les projets à moyen et long termes sont-ils étudiés dans une optique de trafic routier aussi dense qu'actuellement, ce qui est également en contradiction avec les objectifs régionaux ?

[299]

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** La question de l'avenir de l'axe de transports publics sur la moyenne ceinture n'est pas neuve. Elle a d'ailleurs fait l'objet d'une étude globale au cours de l'avant-dernière législature. Le bureau Stratec avait en particulier mis en évidence le fait que les nombreux projets de développement urbanistiques situés le long de cet axe allaient entraîner une croissance importante de la demande de transports publics, au point de justifier à moyenne échéance la conversion de cet axe en métro.

Avant cela, il est indispensable de réfléchir aux possibilités d'améliorer l'offre de tram. C'est à cet objectif que s'attèlent actuellement Bruxelles Mobilité et la STIB dans le cadre de la préparation du Plan régional de mobilité (PRM), et en particulier du Plan de développement du réseau structurant. Dans le cadre de la préparation du PRM, il incombe à Bruxelles Mobilité et à la STIB de formuler des propositions et au gouvernement de prendre la décision finale. La pensée est libre !

Dans le cadre de ces réflexions, toujours en cours, il est apparu aux spécialistes de Bruxelles Mobilité et de la STIB que, pour assurer l'augmentation de capacité de l'axe de la ligne 7 et ses performances en matière de fréquence, de régularité et de ponctualité, il serait pertinent de faire évoluer le réseau dans le sens d'un "isolement" de la ligne 7 par rapport aux autres lignes qui l'empruntent en partie. Cette option permettrait par la même occasion d'améliorer la desserte de certains quartiers en développement, comme le site Mediapark et l'est de Bruxelles. Toutes les options sont encore à l'étude. Il n'y a donc pas matière à s'opposer.

L'étude de Brussels Studies que vous citez met précisément le doigt sur la desserte insuffisante de certains quartiers excentrés. La réflexion actuellement en cours répond précisément à cette préoccupation, contrairement à ce que vous affirmez. Mme Delforge, vous ne pouvez pas reprocher à Bruxelles Mobilité et à la STIB d'analyser le pour et le contre !

D'ailleurs, l'étude de Brussels Studies ne prend pas en considération le seul critère de la liaison directe pour juger de la qualité de l'offre et, partant, de l'accessibilité des quartiers. Toutes les études sur le choix modal s'accordent sur le fait que de très nombreux critères influencent l'utilisation des transports publics, notamment le confort, le temps d'attente, la ponctualité, etc.

[301]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo)-** J'avais donc raison de vous poser cette question, car mieux vaut prévenir que guérir. Selon moi, Brussels Studies n'a jamais prôné ce que vous voulez nous faire croire : prendre aux uns pour donner aux autres. Cela me fait donc un peu peur. Si le but est d'inaugurer des lignes de trams là où il n'y en a pas - et où on en réclame - pour en prendre ailleurs, la logique qui prévaut est celle des flux principaux et de l'augmentation des ruptures de charge.

Dans ce cadre, je vous rappelle que quelques pôles vont en pâtir ! Pendant la campagne que vous appelez peut-être de vos vœux, il nous faudra donc par exemple expliquer aux usagers de la ligne de tram 25 qu'on la supprime pour la déplacer ailleurs, parce que nous ne sommes pas capables, en Région bruxelloise, d'installer des lignes de trams où elles sont pourtant nécessaires, sans pour autant en supprimer d'autres !

Je pense que les études doivent être réalisées dans un cadre donné. Si les études dont vous parlez vont dans ce sens, c'est qu'il n'existe pas de cadre prévoyant d'augmenter la desserte. Il est juste question de redistribution, et donc de retirer aux uns - dans des quartiers déjà mal desservis - ce que l'on donne à d'autres qui en ont besoin, d'initier de nouvelles lignes de trams dans d'autres quartiers, également mal desservis. C'est la "politique gadget" qui est à l'œuvre et elle coûte des millions. Globalement, il est question d'une diminution de la desserte en transports publics. C'est tout à fait lamentable. Le tram a également été abandonné pour la zone de Tours & Taxis et le bilan devient lourd.

Je suis certaine que, si un cadre politique visant à améliorer la desserte pour tous existait, nous n'en arriverions pas à ce type d'études.

Quant à la question du métro, je ne comprends pas pourquoi nous n'avons pas discuté de l'étude Mobil 2040 et des propositions qui en émanaient. Je prends acte de la direction que prend ce gouvernement et nous le ferons savoir aux usagers.

[303]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je rappelle à Mme Delforge qu'il faut être honnête. Elle parle ici au seul ministre depuis longtemps qui crée de nouvelles lignes de trams : le 62, les deux prolongements du 94 et le 9 qui sera inauguré le 1er septembre.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Voulez-vous que je vous rappelle de quand datent ces projets ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- On ne peut pas me reprocher de n'avoir pas réalisé des projets alors que je n'ai pas fait partie du gouvernement pendant cinq ans.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Vous faites la même chose qu'avec M. Weytsman : vous refusez de parler d'un dossier et vous en évoquez d'autres !

**M. Pascal Smet, ministre.**- À propos de la ligne de tram en direction de Tour & Taxis, on a dû



---

choisir entre des projets, c'est exact. Nous assumons le choix en faveur du métro, fait par le gouvernement auquel votre parti participait.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Voilà, vous refaites la même chose ! Par contre, vous n'avez pas réalisé la tramification de la ligne 71 décidée par le gouvernement dont nous étions partie prenante ! On peut continuer ce petit jeu-là encore pendant longtemps.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je vous rappelle que toute la connexion sur le plateau du Heysel entre les lignes de trams 7, 9 et 3, c'est moi qui l'ai faite.

Il est vrai que la zone de Tour & Taxis n'a pas été incluse dans le plan pluriannuel car on ne peut pas tout faire. Cependant, entre-temps, la STIB est en train d'étudier le prolongement de la ligne de tram de la gare du Nord vers le site de Tour & Taxis. De même, elle étudie la possibilité d'organiser l'arrivée du tram à Neder-Over-Hembeek. Ne racontez donc pas de telles choses... Une étude est en cours et la situation sera évaluée en fonction des mérites.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je prends acte de votre réponse. Je constate que, comme dans votre réponse à M. Weytsman tout à l'heure, votre but est de ne pas réellement répondre aux questions.

**M. Pascal Smet, ministre.**- J'ai répondu, Madame !

*- L'incident est clos.*

[321]

**Mme la présidente.**- Je vous rappelle que les deux minutes doivent être consacrées à une question complémentaire et non plus à la réponse du ministre.

[323]

## **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 "l'adéquation du choix des revêtements piétons au regard de leur finalité première".**

[325]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Le lundi 4 juin s'est tenu un colloque sur les piétons en Région bruxelloise, les différents plans, les bonnes et mauvaises pratiques. À cette occasion, le Centre de recherches routières (CRR) a présenté les résultats enregistrés par la "chaise mesureuse", un outil qui sert à apprécier la qualité d'usage des revêtements. De multiples sites et revêtements ont ainsi été testés par les piétons et les personnes à mobilité réduite. Deux aspects étaient pris en compte : le confort et l'adhérence tandis que le recouvrement le plus confortable était noté 10 sur 10, et la meilleure adhérence, 1.

Le récent réaménagement du piétonnier du centre-ville figure parmi les revêtements évalués. À hauteur de la place de Brouckère, du côté du cinéma UGC, le revêtement recueille la note médiocre de 2 sur 10 pour le confort, et de 0,54 pour l'adhérence. Ces résultats sont interpellants, en particulier pour des chantiers aussi récents, même si le score est meilleur à d'autres endroits du boulevard Anspach.

À la place Rogier, les dalles de béton obtiennent 4,9/10 pour le confort. En revanche, elles ont un bon résultat pour l'adhérence : 0,74.

Sur cette même place, le basalte noir pose des problèmes en cas de chaleur. Les chiens qui accompagnent les personnes mal voyantes, par exemple, s'y brûlent les coussinets. Quant au basalte blanc, il pose des problèmes de reflet lorsqu'il y a du soleil, et le relief des galets blancs rend la marche malaisée. Alors que nous ne cessons d'insister sur l'importance de la marche dans les modes de déplacement et sur la nécessité de prendre en compte l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR), nous découvrons que des chantiers à peine achevés ne satisfont ni le confort des uns, ni les besoins des autres.

Comment expliquez-vous que des choix récents aient été effectués sans prendre en compte cet élément fondamental ? Figure-t-il dans les modèles des cahiers des charges ? A-t-on oublié de tenir compte des passants dans la conception de cheminements piétons ? A-t-on estimé que ce critère n'était pas prioritaire par rapport à d'autres ?

Qu'envisagez-vous pour les cas problématiques, à tout le moins ceux qui récoltent un score inférieur à 50% ?

Est-il prévu de croiser ces résultats et les bonnes pratiques avec la politique cyclable ? En effet, les revêtements posent aussi très souvent des problèmes aux cyclistes. Les infrastructures en espaces partagés étant supposées se généraliser, il convient d'opter pour des revêtements adéquats tant pour

---

les piétons que pour les cyclistes. Quels sont les projets en la matière ? Les mêmes tests sont-ils prévus ?

Vos services testent-ils la qualité des revêtements avant réception des chantiers, mais aussi après toute intervention des impétrants, et dans les années qui suivent pour juger de leur l'évolution ?

Enfin, on aime la pierre naturelle en Région bruxelloise. L'auteur de l'étude du Centre de recherches routières insiste sur le fait qu'elle n'est pas nécessairement bannie et qu'elle peut donner de très bons résultats à condition d'être attentif à la planéité, la finition, les joints, etc. Ces aspects-là sont-ils repris dans les cahiers des charges des chantiers utilisant la pierre naturelle comme revêtement ?

[329]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le modèle de cahier des charges ne prévoit de normes que pour la résistance des pierres naturelles au glissement. Il précise que "la résistance au glissement est déterminée conformément à la méthode d'essai de la norme NBN EN 1342. La résistance au glissement n'est individuellement pas inférieure à 35 (valeur USRV)." En revanche, les revêtements de type béton sont en principe exempts de tels problèmes d'adhérence.

L'aspect du confort est également pris en compte au travers du contrôle de la qualité d'exécution des revêtements et des tolérances mises en œuvre.

Par contre, s'agissant des revêtements architecturaux, nous sommes tributaires des choix de matériaux posés par les bureaux d'étude et liés au type de marché.

Le projet Rogier a fait l'objet d'un appel à projets ouvert à des équipes pluridisciplinaires d'architectes et d'urbanistes, dans la continuité de la philosophie inaugurée par les projets de la place Eugène Flagey et de la place Dr Schweitzer. Un jury a dû trancher entre plusieurs équipes. Un concept était défendu, mais un dialogue a également eu lieu avec Bruxelles Mobilité sur l'exécution du revêtement et il donné lieu à des adaptations. Pour la place Rogier, Bruxelles Mobilité n'a pas suivi l'avis du bureau Xaveer De Geyter Architects.

En ce qui concerne les pavés en basalte noir, des études ont également été réalisées, en collaboration avec Bruxelles Mobilité qui, dès le départ, a émis de sérieux doutes sur le matériau choisi par l'architecte. Là aussi, des adaptations ont été réalisées.

De manière générale, Bruxelles Mobilité est particulièrement consciente des problèmes inhérents à

ces revêtements et a voulu être en mesure de les objectiver par la mise en place d'un outil spécifique.

[331]

Les premiers résultats sont à présent analysés mais il est trop tôt, à ce stade, pour pouvoir en déduire des recommandations ou des bonnes pratiques pour les projets futurs. Ces résultats alimenteront néanmoins la réflexion en vue de la refonte du guide de 2014, en vigueur à l'administration.

S'agissant de l'exploitation de ces résultats en lien avec la politique cyclable, il semble que les résultats soient les plus contraignants pour le piéton. En conséquence, un revêtement adapté à l'usage des piétons devrait également l'être pour les cyclistes.

Enfin, le contrôle de la qualité des matériaux consiste actuellement en un examen visuel réalisé a posteriori. Une analyse de nos processus de contrôle est néanmoins en cours de réalisation.

[333]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Ne serait-il pas pertinent d'intégrer d'emblée dans les projets l'objectif relatif à ce type de mesures, de se donner une obligation de résultat et de faire en sorte que, dès le cahier des charges, les chargés de projet internes et externes sachent que le but est que leur projet réponde à ce critère-là ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Oui, ou alors, le jury doit porter une attention particulière à cet aspect.

*- L'incident est clos.*

[339]

## **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA**

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

---

**EN AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING,  
LEVENSQUALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,**

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

**betreffende "de installatie van intelligente snelheidsassistentie (ISA) in het wagenpark van  
het gewest en de bussen van de MIVB".**

[341]

**Mevrouw de voorzitter.**- Minister Pascal Smet de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Intelligente Snelheidsassistentie (ISA) bestaat in drie vormen. De eerste vorm is een gesloten systeem, waarbij een met ISA uitgerust voertuig niet sneller zal kunnen rijden dan de toegestane maximumsnelheid. De tweede vorm is een halfopen vorm, waarbij de bestuurder een bepaalde druk zal voelen wanneer hij of zij het gaspedaal indrukt en de toegestane maximumsnelheid dreigt te overschrijden. Vervolgens zal de bestuurder extra op het gaspedaal moeten duwen om de maximumsnelheid toch te overschrijden. In de derde vorm is ISA een adviserend systeem. In die vorm zal ISA een geluidssignaal geven op het moment dat de bestuurder de toegestane maximumsnelheid overschrijdt. ISA is op die manier trouwens al ingebouwd in een groot aantal personenwagens.

In het verleden zijn er al proefprojecten met ISA uitgevoerd, onder meer met bestelwagens in Antwerpen en Kortrijk. Die toonden aan dat ISA in halfopen vorm het aantal verkeersongevallen met 30% kan beperken. ISA in gesloten vorm kan het aantal verkeersongevallen zelfs met de helft verminderen.

Omdat er een direct verband bestaat tussen de snelheid, de kans op een ongeval en de ernst ervan en omdat het gewest sterk inzet op verkeersveiligheid, heb ik de volgende vragen. Hoe staat u tegenover ISA voor het wagenpark van het gewest? Denkt u dat er ruimte voor is? Bent u bereid te overwegen om het te installeren? Zo ja, in welke vorm?

Beschikt u over een studie voor Brussel met betrekking op ISA? Overweegt u een proefproject?

In Londen zullen alle bussen van het openbaar vervoer uitgerust worden met ISA. Hoe staat de MIVB tegenover een vorm van ISA in haar busvloot? Is er een vorm van ISA meegenomen in de aanbesteding voor de hybride en elektrische bussen, waar we op wachten?

[345]

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Alle bussen van de MIVB zijn reeds uitgerust met een snelheidsbegrenzer, waardoor ze niet sneller dan 80 km per uur kunnen rijden. Ook de nieuw aangekochte elektrische en hybride bussen beschikken over een snelheidsbegrenzer.

Er zijn natuurlijk nog andere types. Er bestaan open systemen, halfopen systemen, gesloten systemen. De vraag is of het nuttig is om die boven op de snelheidsbegrenzer in de bussen te installeren. Natuurlijk is de MIVB altijd geïnteresseerd om te weten of het mogelijk is om een variabel snelheidsbegrenzingssysteem te installeren.

Dat kost natuurlijk geld. Bovendien zijn er eigenlijk weinig ongevallen te wijten aan te snel rijden. De kosten-batenanalyse moet dus zeker gemaakt worden.

Ik kan enkel voor de MIVB antwoorden. Wat de MIVB betreft, lijkt de kwestie mij onder controle te zijn. Wat Net Brussel betreft, moet u de kwestie voorleggen aan de bevoegde collega's. Voor een globale visie legt u de zaak best voor aan collega Debaets.

Ten slotte, voor zover ik weet, is er geen behoefte om de maximumsnelheid van 80 km per uur dankzij de snelheidsbegrenzer nog verder te verlagen. Maar als er een werkbaar systeem is en de kosten-batenanalyse positief blijkt, dan is de MIVB bereid om de installatie ervan in overweging te nemen.

[347]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Ik zal de vragen over de andere voertuigen en het wagenpark van het gewest stellen aan de bevoegde ministers. Hopelijk kunnen zij me een antwoord geven.

- *Het incident is gesloten.*

