



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN  
MAANDAG 12 NOVEMBER 2018**

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

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

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

—————  
**RÉUNION DU  
LUNDI 12 NOVEMBRE 2018**

---

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

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

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

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

**INHOUD**

Mondelinge vraag van mevrouw Véronique Jamoulle 6

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 organisatie van de opleidingen voor het halen van het voetgangersbrevet in de Brusselse scholen".

Mondelinge vraag van mevrouw Véronique Jamoulle 9

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 projectoproep tot de gemeenten voor de organisatie van rijen voetgangers of fietsers van en naar school".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 12

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 strijd tegen de fraude met fijnstoffilters".

**SOMMAIRE**

Question orale de Mme Véronique Jamoulle 6

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

concernant "l'organisation de formations pour l'obtention du brevet piéton dans les écoles bruxelloises".

Question orale de Mme Véronique Jamoulle 9

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

concernant "l'appel à projets à destination des communes en vue de promouvoir l'organisation de rangs scolaires piétons ou cyclistes".

Question orale de M. Julien Uyttendaele 12

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

concernant "la lutte contre la fraude au filtre à particules fines".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	19	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	19
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,		à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
betreffende "de eerste trajectcontrole in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		concernant "l'installation du premier radar tronçon dans la Région de Bruxelles-Capitale".	
Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter	19	Interpellation de Mme Cieltje Van Achter	19
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de ontwikkeling van het fietsGEN-netwerk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de samenwerking tussen gewest en gemeenten inzake fietspaden".		concernant "le développement du réseau RER vélo en Région de Bruxelles-Capitale et la coopération entre la Région et les communes en matière de pistes cyclables".	
Bespreking. – Sprekers:		Discussion. – Orateurs:	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
De heer Pascal Smet, minister		M. Pascal Smet, ministre	
Mondelinge vraag van mevrouw Brigitte Grouwels	30	Question orale de Mme Brigitte Grouwels	30
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de geplande hervorming van buslijn 63".		concernant "le projet de réforme de la ligne de bus 63".	
Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele	34	Question orale de M. Julien Uyttendaele	34
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

betreffende "het aantal problemen met het gebruik van de ticketautomaten GO in het Brussels Gewest".	36	Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	concernant "le nombre d'incidents liés à l'utilisation par les usagers des distributeurs automatiques GO en Région bruxelloise".	36
Mondelinge vraag van mevrouw Liesbet Dhaene	36	Question orale de Mme Liesbet Dhaene		36
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		
betreffende "de oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens".		concernant "les infrastructures de recharge pour voitures électriques".		
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Paul Delva,	37	Question orale jointe de M. Paul Delva,		37
betreffende "de plaatsing van herlaadpunten voor elektrische wagens in het Brussels Gewest".		concernant "le déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques en Région bruxelloise".		

*Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.  
Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
VÉRONIQUE JAMOULLE**

**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 organisatie van de  
opleidingen voor het halen van het  
voetgangersbrevet in de Brusselse scholen".**

**Mevrouw Véronique Jamouille (PS)** *(in het Frans).*- *Het mobiliteitsbeleid kent veel uitdagingen. We moeten ervoor zorgen dat mensen massaal overschakelen op zachte mobiliteit. Dat is belangrijk voor een vlot verkeer en voor het milieu.*

*Het al dan niet terechte onveiligheidsgevoel weerhoudt veel burgers ervan om te voet te gaan. Op dat gebied moeten we dus nog vooruitgang boeken.*

*Eerder stelde ik al een vraag over de verlichting van oversteekplaatsen. Ik wijs erop dat bij 48% van de dodelijke verkeersongelukken in het Brussels Gewest voetgangers betrokken zijn. In drie kwart van de gevallen wordt een dodelijk ongeluk veroorzaakt omdat een automobilist een voetganger niet had opgemerkt.*

*Naar aanleiding van het Actieplan verkeersveiligheid 2011-2020 (APVV) introduceerde Brussel Mobiliteit in 2014 het voetgangersbrevet. Aanvankelijk was dat een proefproject in zeven scholen, met praktijkoefeningen om de regels in te oefenen die de kinderen als voetgangers moeten volgen.*

**QUESTION ORALE DE MME  
VÉRONIQUE JAMOULLE**

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

**concernant "l'organisation de formations  
pour l'obtention du brevet piéton dans les  
écoles bruxelloises".**

**Mme Véronique Jamouille (PS).**- Nous connaissons tous les défis de mobilité auxquels notre Région fait face ainsi que la nécessité de promouvoir un transfert modal majeur vers les modes de déplacement doux dans les années à venir, et ce afin de garantir des changements importants en matière de fluidité, de performance des déplacements, mais aussi sur le plan de l'environnement.

L'accroissement des déplacements à pied est dès lors un enjeu stratégique dans la politique de mobilité et de sécurité routière pour la Région. Il reste néanmoins d'importants progrès à accomplir quand on sait que le sentiment d'insécurité ou l'insécurité réelle des trajets est un frein majeur au changement de mode de déplacement.

J'avais d'ailleurs déjà posé une question à votre collègue en rapport avec l'éclairage des passages pour piétons. La sécurisation des piétons appelle des mesures fortes dès lors que 48% des accidents mortels en Région bruxelloise concernent des piétons et que trois quarts de ces accidents sont liés à des problèmes de détection des piétons par le conducteur qui le renverse.

*Begin dit jaar kondigde Brussel Mobiliteit aan dat het project zou worden uitgebreid. Het voetgangersbrevet is bedoeld opdat kinderen psychomotorische vaardigheden aanleren waarmee ze zich veilig te voet kunnen verplaatsen.*

*Als kinderen in het Brussels Gewest sterven in het verkeer of ernstige verwondingen oplopen, gaat het in 78% van de gevallen om voetgangers.*

*Elk jaar is een tiental kinderen slachtoffer van een ernstig verkeersongeluk. Daarom komen bij het voetgangersbrevet meerdere leerfasen aan bod, met vaardigheden die kinderen geleidelijk kunnen verwerven vanaf de leeftijd van zes jaar.*

*Hoeveel Brusselse scholen doen een beroep op Brussel Mobiliteit om lessen voor het voetgangersbrevet te verstrekken? Hoeveel leerlingen konden daaraan deelnemen?*

*Welke verenigingen zijn betrokken bij de opleidingen en de uitreiking van de brevetten? Hoeveel geld wordt er in 2018 voor uitgetrokken?*

*Informeert Brussel Mobiliteit de scholen rechtstreeks over het project?*

*Komt er een bewustmakingscampagne voor de ouders van kinderen die de opleiding volgden?*

*Wordt er opnieuw geld voor uitgetrokken in 2019?*

Dans le cadre du Plan d'actions régional de sécurité routière (PASR, 2011-2020), Bruxelles Mobilité a lancé en 2014 le brevet du piéton, en collaboration avec l'Institut belge pour la sécurité routière et l'asbl GoodPlanet Belgium. Dans un premier temps, il s'agissait d'une expérience pilote menée dans sept écoles bruxelloises, qui avait pour objectif de mesurer les effets d'exercices pratiques sur l'apprentissage des règles par les jeunes piétons.

En début d'année, Bruxelles Mobilité a annoncé son intention d'étendre ce projet pour en faire la première étape d'un parcours éducatif de sécurité routière. L'objectif du brevet du piéton est de doter les enfants des aptitudes psychomotrices utiles pour se déplacer en rue à pied en toute sécurité.

Les enfants sont particulièrement concernés par les accidents impliquant des piétons : 78% des enfants mortellement accidentés ou gravement blessés sur la route en Région bruxelloise sont en effet des piétons.

Autrement dit, chaque année, une dizaine d'enfants sont victimes de graves accidents de la route. C'est pourquoi plusieurs niveaux du brevet du piéton ont été pensés selon l'âge des enfants et les aptitudes à acquérir, et ce dès 6-7 ans.

Compte tenu de l'intérêt de cette initiative tant pour la sécurité routière que pour l'éducation à une mobilité pertinente et responsable en Région bruxelloise, je souhaiterais savoir combien d'écoles bruxelloises ont sollicité les services de Bruxelles Mobilité pour l'organisation de formations au brevet du piéton. Combien d'élèves ont-ils bénéficié de ces formations ces dernières années ?

Quelles sont les associations chargées de la formation et de la délivrance de ce brevet ? Quels sont les moyens consacrés à cette politique en 2018 ?

Les écoles bruxelloises sont-elles directement informées de ce projet par Bruxelles Mobilité ou par un autre biais ?

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).**- *Het voetgangersbrevet is een van de educatieve prioriteiten op het vlak van verkeersveiligheid.*

*Steeds meer scholen doen een beroep op Brussel Mobiliteit om de opleiding te organiseren. In 2014-2015 ging het om zeven scholen, met 140 leerlingen, in 2015-2016 om vijftien scholen met 300 leerlingen en in 2017-2018 om dertig scholen met 1.200 leerlingen.*

*De vzw GoodPlanet Belgium verstrekt opleidingen aan leerkrachten. Scholen krijgen ook steun om de lessen voor het voetgangersbrevet aan de kinderen te geven.*

*Er vergaderen regelmatig begeleidingscomités, waarbij de genoemde vzw en Brussel Mobiliteit betrokken zijn om de pedagogische aspecten van het project en de communicatie te regelen.*

*In 2018 werd 74.700 euro uitgetrokken voor het project. Voor het schooljaar 2018-2019 is 94.520 euro begroot. Dat budget moet gaan naar kinderen van de eerste kleuterklas tot het derde leerjaar.*

*Ouders spelen een belangrijke rol in dit project. Ze krijgen een brochure met uitleg over de belangrijkste leerfasen en de oefeningen op straat. Zo kunnen kinderen met hun ouders oefenen.*

*De scholen worden geïnformeerd door middel van een projectoproep die in november op de website van Brussel Mobiliteit stond en per e-mail.*

Une communication de sensibilisation est-elle également adressée aux parents des enfants ayant suivi cette formation ?

Enfin, les moyens consacrés à cette politique seront-ils reconduits en 2019 ?

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Le brevet du piéton est l'une des priorités éducatives de la Région en matière de sécurité routière, pour les raisons que vous évoquiez.

Le nombre d'écoles ayant sollicité Bruxelles Mobilité pour organiser cette formation connaît une évolution très positive : sept écoles pour 140 élèves durant l'année scolaire 2014-2015, quinze écoles pour 300 élèves en 2015-2016, 21 écoles et 840 élèves en 2017-2018 et, pour cette année scolaire, déjà 30 écoles et 1.200 élèves.

L'asbl GoodPlanet Belgium dispense les formations aux enseignants. Un soutien direct est également apporté aux écoles pour la formation des enfants et le passage du brevet.

Des comités d'accompagnement réunissant l'asbl et les services de Bruxelles Mobilité sont régulièrement organisés afin d'orienter les aspects pédagogiques et communicationnels du projet.

En 2018, 74.700 euros ont été consacrés à ce projet. Pour l'année scolaire 2018-2019, 94.520 euros sont prévus. Ce budget doit permettre le suivi des classes de première primaire (lacets jaunes) ainsi que le développement du projet pour les deuxième et troisième primaires (lacets verts).

Les parents représentent un partenaire important, puisque la communication envers eux constitue l'un des axes forts du projet. Les parents reçoivent une brochure expliquant les principales étapes du projet ainsi qu'un descriptif des exercices à effectuer en rue. Ils peuvent ainsi reproduire les exercices appris à l'école.

Les écoles bruxelloises sont informées par différents moyens : par le biais d'un appel à projets publié au mois de novembre sur le site de Bruxelles Mobilité, mais aussi par un courriel.



**Mevrouw Véronique Jamouille (PS)** *(in het Frans).*- *Hoe kunnen we scholen en leerlingen nog meer stimuleren voor dit project? Het aantal deelnemers stijgt weliswaar, maar er zijn nog veel scholen en leerlingen die niet meedoen.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VÉRONIQUE JAMOULLE

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

**betreffende "de projectoproep tot de gemeenten voor de organisatie van rijen voetgangers of fietsers van en naar school".**

**Mevrouw Véronique Jamouille (PS)** *(in het Frans).*- *In de subsidies voor gemeentelijke mobiliteitsprojecten besteedt het gewest bijzondere aandacht aan de zachte vervoersmodi. In dat kader deed het een oproep aan belangstellenden voor de organisatie van begeleide fietsers- en voetgangersrijen.*

*De bedoeling was om in het schooljaar 2017-2018 of 2018-2019 rijen te organiseren tussen de woonplaats van de leerlingen (of een ontmoetingspunt) en de school. De scholen zouden die dienst zelf organiseren. Hetzelfde principe kan gebruikt worden bij schooluitstapjes.*

**Mme Véronique Jamouille (PS).**- Je me demande comment sensibiliser davantage les écoles et les élèves à ce projet. S'il est vrai qu'il y a une augmentation des écoles et des élèves touchés - 30 écoles, 1.200 élèves -, on reste cependant loin du compte par rapport au nombre total d'écoles et d'élèves de cette tranche d'âge en Région bruxelloise.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME VÉRONIQUE JAMOULLE

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

**concernant "l'appel à projets à destination des communes en vue de promouvoir l'organisation de rangs scolaires piétons ou cyclistes".**

**Mme Véronique Jamouille (PS).**- Dans le cadre du soutien régional aux actions communales de mobilité 2018, une attention particulière est accordée à l'attention des modes de déplacement doux que sont la marche et le vélo.

C'est ainsi qu'un appel à manifestation d'intérêt a été adressé aux communes en vue de promouvoir l'organisation de rangs piétons ou cyclistes.

Comme le précise la documentation de Bruxelles Mobilité, les rangs s'inscrivent dans la volonté des pouvoirs publics de développer la marche et le vélo, conformément au Plan Iris 2 ainsi qu'au Plan vélo et au Plan piéton de la Région. Il s'agit de mettre en place dans les écoles primaires et

*De politiezones zouden een opleiding organiseren voor de begeleiders. Welke gemeenten hebben belangstelling getoond? Welke voorstellen hebben ze gedaan? Hoeveel middelen zijn ervoor ingezet?*

*Volgde er een formele projectoproep? Welke functies waren subsidieerbaar? Hoeveel middelen zijn er toegekend? Hoeveel rijen werden er dankzij de projectoproep georganiseerd? Zult u het initiatief in 2019 voortzetten?*

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).**- *Eerst en vooral wijs ik erop dat de organisatie van voetgangers- en fietsersrijen onder de bevoegdheid van minister Smet valt.*

*Zoals u weet, stimuleert het gewest conform het Iris 2-plan verplaatsingen te voet of met de fiets. Een rij biedt leerlingen de mogelijkheid om zich samen en onder begeleiding te verplaatsen.*

*Elk jaar doet Brussel Mobiliteit, samen met Brulocalis, een oproep tot samenwerking.*

secondaires bruxelloises, au cours de l'année scolaire 2017-2018 ou 2018-2019, des rangs à pied ou à vélo entre le domicile des élèves (ou un point de rencontre) et l'école dans le cadre de sorties scolaires ou des activités extrascolaires, avec une volonté forte d'autonomisation du processus par les communes et d'appropriation du service par l'école. Le projet vise le transfert modal. Dans le cadre d'une sortie scolaire, il s'agit également d'une solution de rechange pour les déplacements en bus, par exemple vers la piscine ou la bibliothèque.

Dans le cadre de cet appel à manifestation d'intérêt, l'administration précisait également que les zones de police dispensent, en collaboration avec Brulocalis, une formation à l'attention des accompagnateurs de rangs en vue de donner aux accompagnateurs les éléments leur permettant de réaliser leur travail le plus convenablement possible et en toute sécurité.

Quelles sont les communes ayant répondu à cet appel à manifestation d'intérêt? Quelles initiatives ces communes ont-elles proposées? Quels étaient les moyens requis par les communes pour chacune de ces initiatives?

Un appel à projets formel a-t-il été lancé depuis lors? Quelle était la nature des postes subsidiés? Quels ont été les moyens octroyés?

Combien de rangs piétons ou cyclistes ont-ils été organisés à la suite de cet appel à projet? Sera-t-il renouvelé en prévision de la rentrée scolaire 2019?

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Pour commencer, j'aimerais souligner que l'appel à projets concernant l'organisation des rangs scolaires relève de la compétence de mon collègue Pascal Smet. Je dois me baser sur les éléments qui m'ont été fournis pour essayer de répondre aux questions.

Comme vous le savez, la promotion des déplacements à pied ou en vélo fait partie du Plan Iris 2 afin de réduire le nombre de trajets en voiture et de favoriser la marche à pied ou le vélo.

*Anderlecht, Brussel-Stad, Evere, Vorst, Schaarbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Joosten-Node, Ukkel en Elsene zijn daar dit jaar op ingegaan. De totale begroting voor de 33 ingediende projecten bedroeg 299.849,81 euro.*

*De middelen daalden omdat bepaalde projecten in overleg met de gemeenten werden herzien. Er werd echter geen enkel project geschrapt. Projecten die ongewijzigd worden herhaald, krijgen slechts voor 75% financiering.*

*Tijdens de vorige projectoproep bedroeg het maximale bedrag van de subsidie 15.000 euro per project. Er wordt rekening gehouden met de omvang van het project om het maximale bedrag toe te kennen. Voor de 33 projecten werd in totaal 197.475 euro ingezet. Negenentwintig scholen namen deel aan het project. Vijfentwintig daarvan organiseerden voetgangersrijen en vier organiseerden fietsersrijen.*

**Mevrouw Véronique Jamouille (PS)** *(in het Frans).*- *Ik zal probeer meer gedetailleerde informatie te krijgen van minister Smet.*

**Mevrouw de voorzitter.**- *Dat zal ik ook doen. Kunt u niet zeggen hoeveel rijen er ook in 2019 georganiseerd zullen worden?*

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris** *(in het Frans).*- *Neen. Misschien kunt u een schriftelijke vraag stellen?*

*- Het incident is gesloten.*

Un rang organisé permet aux élèves d'effectuer des déplacements ensemble à pied ou en vélo tout en étant accompagnés. Il s'agit de mettre en place des rangs pour les trajets entre le domicile et l'école et vers les activités scolaires (par exemple, pour aller à la piscine, aux événements culturels...).

Chaque année, Bruxelles Mobilité lance un appel en collaboration avec Brulocalis. Anderlecht, Bruxelles-Ville, Evere, Forest, Schaarbeek, Woluwe-Saint-Lambert, Saint-Josse-ten-Noode, Uccle et Ixelles ont répondu à l'appel cette année-ci. Le budget total pour les 33 projets introduits était de 299.849,81 euros.

Les budgets ont été diminués car certains projets ont été revus en concertation avec les communes, mais aucune d'entre elles n'a été écartée. En outre, les projets reproduits à l'identique ne sont financés qu'à 75%.

Lors du précédent appel à projets, le montant maximal de la subvention s'élevait à 15.000 euros par projet. Par ailleurs, l'étendue du projet est prise en compte pour accorder le montant maximal. L'ensemble des 33 projets représente un budget total de 197.475 euros. Vingt-neuf écoles ont participé au projet. Parmi celles-ci, vingt-cinq organisent des rangs à pied et quatre des rangs à vélo.

**Mme Véronique Jamouille (PS).**- *J'interpellerai à nouveau le ministre Smet plus en détails par la suite.*

**Mme la présidente.**- *Ma question rejoindra la vôtre car nous n'avons aucune idée du nombre de rangs qui perdureront dans le temps. Un projet est mis en place durant une année et on ne sait pas si le projet se poursuivra l'année suivante. Vous n'avez pas cette information-là ?*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- *Je ne pourrais pas vous le dire. J'ai partagé avec vous toutes les informations dont je dispose. Peut-être pourriez-vous poser une question écrite ?*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
JULIEN UYTTENDAELE**

**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 strijd tegen de fraude met  
fijnstoffilters".**

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*-  
*Ik heb zowel u als minister Fremault al meermaals  
geïnterpelleerd over fraude met roetfilters, die  
illegaal kunnen worden verwijderd omdat de  
keuringscentra geen geschikt materiaal hebben om  
zulke ingrepen te detecteren.*

*Sommige automobilisten laten de roetfilter van hun  
auto verwijderen omdat dat veel goedkoper is dan  
hem te laten vervangen. De gevolgen voor de  
volksgezondheid zijn echter nefast.*

*Het Brussels Gewest neemt ingrijpende  
maatregelen voor een betere luchtkwaliteit, zoals  
de invoering van een lage-emissiezone. Als we er  
niet in slagen om roetfilterfraude op te sporen,  
zullen we de doelstellingen echter niet halen.*

*Ik wijs erop dat luchtvervuiling vorig jaar  
ongeveer een half miljoen vroegtijdige overlijdens  
heeft veroorzaakt in Europa.*

*Onlangs berichtte de pers dat er nieuwe  
technologie zal worden gebruikt om  
roetfilterfraude op te sporen. De komende zes  
maanden zullen tienduizend voertuigen worden  
gecontroleerd met een vijftiental toestellen.*

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. JULIEN  
UYTTENDAELE**

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

**concernant "la lutte contre la fraude au  
filtre à particules fines".**

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- J'interpelle assez  
régulièrement le gouvernement, tant vous-même  
que Mme Fremault, sur le phénomène  
particulièrement préoccupant de la fraude au filtre  
à particules fines.

Dans le cadre de nos débats, nous avons  
effectivement appris que des filtres pouvaient être  
retirés illégalement, sans que cela soit détecté lors  
du contrôle technique en raison d'un manque  
d'appareils adéquats dans les centres d'inspection  
automobile.

Rappelons également que les conducteurs  
choisissent de faire enlever ces filtres à particules  
fines parce que cela coûte nettement moins cher  
de les retirer (environ 400 euros) que de les  
remplacer (approximativement 2.000 euros).  
Même si le conducteur réalise ainsi une économie  
non négligeable, son attitude a un impact  
extrêmement négatif sur la santé des citoyens.

Notre Région prend des mesures ambitieuses afin  
de garantir un air plus sain, notamment  
l'instauration de la zone de basse émission. Si  
nous prenons des mesures aussi radicales mais  
que, parallèlement, nous ne contrôlons pas  
suffisamment les fraudeurs, notre objectif ne sera

*Voorts vernamen we dat de drie gewesten een samenwerkingsakkoord sloten over deze operatie. De Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) krijgt een budget van 339.950 euro.*

*We moeten de strijd tegen roetfilterfraude voortzetten. Ik merk dat u het met me eens bent. Aangezien de controle tekortschiet, is het noodzakelijk om nieuwe technologie te gebruiken. In sommige keuringscentra worden de uitlaatgassen helemaal niet gecontroleerd.*

*Hoeveel kost de nieuwe technologie? Wanneer zal ze beschikbaar zijn in het Brussels Gewest? Hoeveel toestellen zal het Brussels Gewest kopen?*

*Welke sancties riskeren fraudeurs?*

*Zijn de attesten van de keuringscentra wel in overeenstemming met de Europese richtlijnen als de uitlaatgassen van voertuigen niet steevast worden gecontroleerd? Sinds wanneer voldoet het materiaal van de keuringscentra niet meer? Wanneer werd het probleem gesignaleerd en door wie? Wat is er sindsdien gebeurd?*

*Welke instructies krijgen de keuringscentra precies van het Brussels Gewest inzake de controle van uitlaatgassen?*

*Hoe controleert het Brussels Gewest of de opdrachten van de keuringscentra goed worden uitgevoerd? Welke sancties zijn mogelijk als blijkt dat een keuringscentrum tekortschiet? Overigens kwam vorige week nog in het nieuws dat in sommige keuringscentra corruptie schering en inslag is.*

qu'à moitié atteint, ce qui serait dommage pour tout le monde.

De telles anomalies ont de graves conséquences sur la santé des citoyens. L'année dernière, on a estimé que la pollution de l'air avait causé quelque 500.000 décès prématurés au niveau européen.

Nous avons récemment lu dans la presse qu'une nouvelle technologie de pointe supposée détecter la fraude aux particules fines allait être lancée. Dix mille voitures seront contrôlées au hasard au cours des six prochains mois, au moyen d'une quinzaine d'appareils de contrôle utilisés dans plusieurs centres, avec une tournante régulière.

On y apprend aussi - ce qui est très intéressant - que cette décision relève d'une coopération avec vos homologues régionaux. Les trois Régions ont conclu un accord de coopération portant sur une approche et un financement communs. À cet effet, une enveloppe de 339.950 euros sera mise à disposition du Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA).

Il est urgent de lutter contre cette fraude et je sais que vous partagez ce sentiment. Cette nouvelle technologie paraît plus que nécessaire, les procédés de contrôle actuels semblant totalement inopérants. Certains centres de contrôle technique ne procèdent même plus au moindre contrôle des fumées et gaz d'échappement.

Quel est le prix de ces technologies ? Quand seront-elles disponibles dans la Région ? De combien de machines la Région fera-t-elle l'acquisition ?

Quelles sont les sanctions prévues à l'encontre des fraudeurs ?

Étant donné que le contrôle actuel des fumées et gaz d'échappement n'est plus systématique, peut-on considérer que les attestations de contrôle technique actuellement délivrées sont conformes aux directives européennes applicables ? Que prévoient exactement ces dernières ? Depuis quand le matériel dont disposent les centres de contrôle technique bruxellois est-il jugé obsolète ? Quand ce problème a-t-il été signalé, et

**Mevrouw de voorzitter.**- Ging het om Brusselse keuringscentra?

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *Er werd een groen verzekeringsbewijs getoond waaruit bleek dat het om een Brussels keuringscentrum ging.*

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris** *(in het Frans).*- *Er zijn garagisten die in de buurt van keuringscentra rondhangen en hun diensten aanbieden aan chauffeurs die hun voertuig graag willen laten goedkeuren.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *Het werkt nog ook! Een journalist kon voor een honderdtal euro zijn auto laten goedkeuren.*

par qui ? Qu'a-t-on concrètement entrepris depuis lors ?

En matière de responsabilités, que prévoit exactement la délégation de mission par la Région aux centres de contrôle technique agréés en matière de contrôle des fumées et gaz d'échappement ?

Un point très important : comment la Région procède-t-elle au contrôle de la bonne exécution de ces missions ? Quelles sont les dispositions et sanctions prévues par cette contractualisation dans le cas où un centre de contrôle technique ne procède pas de manière conforme à l'exécution de ses missions ? À ce titre, je vous invite à regarder un des journaux télévisés de la semaine dernière, qui mettait en évidence des processus structurels de corruption au sein de certains centres de contrôle technique. Il faudrait être beaucoup plus vigilant !

**Mme la présidente.**- À Bruxelles ?

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je vous invite en tout cas à regarder les éléments qui concernent Bruxelles. Le certificat vert que l'on voit dans ce reportage montre qu'il s'agit a priori d'un centre de contrôle technique bruxellois. Je crois donc qu'il y a lieu de s'inquiéter.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Il y est question des garagistes qui gravitent autour des centres de contrôle et essaient de vendre leurs services pour faire passer les voitures au contrôle technique.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Cela fonctionne ! Le journaliste n'a pas eu de difficultés à obtenir un certificat valide pour une centaine d'euros. Cet élément inquiétant fait partie de mon interpellation, puisqu'il s'agit bien d'une interpellation et non d'une question orale et que certaines de mes questions rejoignent également ces préoccupations.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris** (in het Frans).- *Ongeveer twee jaar geleden berichtten de media al over roetfilterfraude in Europa.*

*Het is trouwens niet zo eenvoudig om vast te stellen dat een roetfilter is verwijderd. Het controlemateriaal waar we over beschikken, volstaat niet.*

*De regering heeft de GOCA dan ook verzocht om een studie uit te voeren over de opsporing van roetfilterfraude. We werken samen met de andere gewesten, want er rijden heel wat pendelaars in het gewest..*

*Uit onderzoek is gebleken dat roetfilterfraude kan worden opgespoord met toestellen die de hoeveelheid of concentratie fijn stof meten. Uit verder onderzoek moet blijken of de nieuwe toestellen daarvoor geschikt zijn.*

*De GOCA heeft een groot aantal fabrikanten van dergelijke toestellen om een offerte gevraagd. De prijzen variëren van 2.850 tot 60.000 euro.*

*Momenteel werken fabrikanten aan toestellen die bedoeld zijn voor keuringscentra. Volgens hen is de technologie voldoende ontwikkeld om roetfilterfraude op te sporen. De toestellen zijn veel goedkoper dan de geavanceerde meetapparaten, die tijdens homologatietests worden gebruikt. Afgezien van de prijs moet er ook rekening worden gehouden met de kosten voor het ijken en het onderhoud van de toestellen.*

*In de studie van de GOCA worden al deze zaken onderzocht.*

*Sinds begin juli 2018 voeren sommige keuringscentra al tests uit met toestellen om roetfilterfraude op te sporen. Het staat nog niet vast wanneer de nieuwe technologie wordt ingevoerd in het Brussels Gewest. We zitten nog in de experimentele fase.*

*Ik kan nog niet zeggen hoeveel nieuwe controleteststellen het Brussels Gewest zal kopen. Dat hangt af van omstandigheden die we nog niet kennen, zoals de procedure, welke voertuigen al dan niet zullen worden getest enzovoort.*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.** - En ce qui concerne la fraude au filtre à particules fines, il n'est pas nécessaire de retracer tout l'historique. Il y a environ deux ans, plusieurs articles de presse ont démontré que de nombreuses voitures circulaient sans filtre à particules fines en Europe.

Il est faux de croire qu'il suffit de taper sur le boîtier du filtre à particules pour constater le retrait du filtre. Il est également erroné d'affirmer qu'un pot d'échappement "sale" ou contenant "de la suie" impliquerait de facto la présence d'un filtre à particules. Le matériel de contrôle dont nous disposons actuellement en Europe est insuffisant pour pouvoir contrôler si le filtre est présent dans chaque voiture.

C'est pour ces raisons-là que le gouvernement bruxellois a demandé au GOCA de réaliser une étude relative à la détection de la fraude au filtre à particules. C'est un projet concernant l'ensemble du pays vu le grand nombre de navetteurs qui circulent chaque jour. Nous avons donc veillé à travailler avec chaque Région.

Des recherches antérieures ont montré que la fraude au filtre à particules pouvait être détectée à l'aide d'appareils qui mesurent le nombre de particules fines (PN) ou leur densité (PM). De nouvelles recherches devront démontrer si ces nouveaux appareils PN sont effectivement capables de détecter les fraudes.

Le GOCA a pris contact avec un grand nombre de fournisseurs d'appareils, dont certains sont encore à l'état de prototype. Les prix varient de 2.850 à 60.000 euros.

Les producteurs conçoivent actuellement des appareils prévus spécialement pour les centres de contrôle technique. Ils estiment que leur technologie est suffisamment développée pour détecter la fraude au filtre à particules. Le coût de ces appareils PN est de loin inférieur à celui des appareils de mesure performants utilisés lors des tests d'homologation. Toutefois, au-delà du prix d'achat, il faut aussi tenir compte des coûts de calibrage et d'entretien annuel, qui sont parfois très élevés.

*Als roetfilterfraude wordt vastgesteld, wordt het voertuig verplicht afgekeurd.*

*De certificaten van de keuringscentra beantwoorden aan de regelgeving. In alle keuringscentra wordt de oppaciteit van de uitlaatgassen van dieselwagens gemeten, conform de Europese en gewestelijke regelgeving.*

*Overigens neemt het Brussels Gewest het voortouw in deze kwestie. Geen enkele andere Europese lidstaat werkt met nieuwe technologie om roetfilterfraude op te sporen.*

*U stelt terecht dat wagens zonder roetfilter uit het verkeer moeten worden gehaald om de luchtkwaliteit te verbeteren.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*-  
*Als een chauffeur wordt betrapt op*

L'étude du GOCA examine tous ces éléments et donnera un aperçu clair de la situation.

Depuis début juillet 2018, certains centres de contrôle technique réalisent des tests avec des appareils PN et PM. La date exacte de mise à disposition de cette nouvelle technologie en Région de Bruxelles-Capitale n'est pas encore connue. Il s'agit d'une phase expérimentale qui doit encore être déployée sur l'ensemble du pays.

Quant au nombre d'appareils dont la Région fera l'acquisition, à ce jour, on ne sait pas encore combien d'appareils seront achetés. Le nombre d'appareils nécessaires dépend de certains éléments qui ne sont pas encore clairement définis, comme la procédure de mesure, le développement des appareils de mesure, les véhicules qui seront soumis à ce test - uniquement diesel, ou diesel et essence ? Comme vous le voyez, certaines questions doivent encore être clarifiées.

Pour ce qui est des sanctions prévues à l'encontre des fraudeurs, si le retrait du filtre à particules est détecté sur un véhicule, le contrôle technique doit émettre un certificat de visite rouge d'une validité limitée pour ce véhicule.

Les certificats de visite émis sont totalement conformes à la réglementation en vigueur. Le contrôle des émissions de véhicules diesel à l'aide du test d'opacité est effectué dans tous les centres de contrôle technique, conformément aux règles et critères européens et régionaux d'application.

Je précise que la méthode PN et PM que nous développons ici est une première européenne. Ces appareils n'existent dans aucun État membre de l'Union ! Je pense donc que nous sommes le meilleur élève de la classe.

Et vous avez raison : il est évident qu'il est nécessaire de retirer ces voitures de la circulation pour améliorer la qualité de l'air.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- J'aimerais revenir sur les sanctions prises à l'encontre des fraudeurs. En cas de sanction, ceux-ci reçoivent une carte rouge mais y a-t-il d'autres sanctions ou amendes



*roetfilterfraude, wordt zijn voertuig afgekeurd, maar bestaan er nog andere sancties?*

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).**- *Als het voertuig afgekeurd is, mag het niet meer worden gebruikt.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).**- *We hebben vastgesteld dat de uitlaatgassen niet altijd worden gecontroleerd. U moet de samenwerking met de keuringscentra beter in het oog houden.*

*Hoe zit het met de controle van de keuringscentra? Is daar voldoende personeel voor? Uit een televisiereportage is corruptie gebleken. Een journalist kon een voertuig dat niet meer zou mogen rondrijden toch laten goedkeuren. Hij betaalde daarvoor een garagist een bescheiden bedrag. Wat doet u om zulke praktijken uit te roeien?*

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).**- *Enkele jaren geleden werd fraude vastgesteld in het keuringscentrum van Anderlecht. Het parket houdt zich met dat dossier bezig.*

*Naar aanleiding van dat incident heb ik de keuringscentra laten doorlichten door anonieme controleurs die zich als klanten meldden. De resultaten van die doorlichting waren gelukkig positief.*

*We hebben er bij de keuringscentra sterk op aangedrongen om zoveel mogelijk aspecten van de keuring te automatiseren, wat volgens mij de beste*

*prévues si l'on se rend compte, dans quelque circonstance que ce soit, qu'il n'y a pas de filtre ?*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- *La voiture n'étant plus réglementaire, elle ne peut plus circuler.*

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- *Plusieurs tests ont été réalisés et nous avons pu observer que ces contrôles liés aux fumées et gaz d'échappement n'étaient pas réalisés systématiquement. Je vous invite donc à plus de prudence dans la collaboration avec ces contrôles techniques.*

*Par ailleurs, je cherche toujours à obtenir des informations sur le contrôle de ces centres de contrôle. Y a-t-il du personnel préposé à cette tâche et en quel nombre ? Des contrôles sont-ils réellement effectués ? Nous avons tous entendu parler de la corruption qui régnait dans les centres de contrôle technique. Le reportage du journal télévisé de 19h30 de la semaine dernière l'a très clairement confirmé : un test "grandeur nature" avait été réalisé avec un garagiste qui a obtenu, pour un véhicule qui ne devait plus circuler dans notre Région pour différentes raisons, une carte verte moyennant le paiement d'une modique somme.*

*Il faut donc à présent s'atteler à contrôler ces centres et je souhaiterais savoir ce qui est fait aujourd'hui pour s'assurer que les cartes vertes sont distribuées à juste titre et non contre un bakchich.*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- *Vous vous souvenez sans doute qu'il y a quelques années, une fraude avait été détectée au centre de contrôle technique d'Anderlecht. Le dossier est d'ailleurs à l'étude au Parquet.*

*À la suite de cet incident, j'avais demandé que soit réalisé une sorte d'audit, pour lequel nous avons eu recours à des "clients mystères", autrement dit de faux clients qui se présentaient dans les centres de contrôle, afin de vérifier si tout se passait dans les règles.*

*manier is om fraude te vermijden. Tot dusver hebben we bijna 400.000 euro uitgetrokken om de keuringscentra bij te staan in hun strijd tegen fraude.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *Is er een wettelijke basis om met anonieme controleurs te werken? Kan dat niet als uitlokking worden geïnterpreteerd?*

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris** *(in het Frans).*- *De regering staat er alleszins achter.*

*Er is nog een probleem waar ik binnen mijn bevoegdheden weinig aan kan doen. In de buurt van de keuringscentra hangen louche garagisten rond die automobilisten proberen wijs te maken dat hun voertuig sneller zal worden goedgekeurd als ze commerciële nummerplaten van hen huren. De gemeenten en politiezones moeten meehelpen om dat probleem te bestrijden.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *Die garagisten zouden daar niet staan als ze niet konden samenwerken met corrupte inspecteurs van de keuringscentra. U moet eerst voor uw eigen deur vegen.*

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris** *(in het Frans).*- *Ik heb mijn uiterste best gedaan voor de keuringscentra, maar tegen malafide garagisten kan ik niet veel doen.*

Heureusement, les résultats observés à l'issue de cet audit étaient bons. Nous avons fortement insisté auprès des directions des centres et débloqué des moyens supplémentaires afin de permettre aux centres de contrôle de maximiser l'automatisation de toutes les étapes, ce qui d'après moi était essentiel pour détecter un maximum de cas de fraude.

Plus les processus sont informatisés, et donc plus l'intervention humaine est limitée, plus les risques de fraude diminuent. À l'époque, nous avons débloqué près de 400.000 euros pour aider les centres de contrôle à lutter contre la fraude.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Y a-t-il une base légale pour lancer ces enquêtes avec des "clients mystères" ? Cela ne risque-t-il pas d'être assimilé à de la provocation pénale ?

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Le projet a en tout cas été accepté par le gouvernement.

Il est un autre problème qui ne se situe ni au niveau des centres de contrôle, ni sur le terrain, et qui dépasse largement ma compétence. Je veux parler de la présence, dans les rues voisines des centres de contrôle, de garagistes peu scrupuleux qui font croire aux automobilistes qu'avec des plaques professionnelles, leur voiture passera plus facilement les contrôles. Comme ils sont sur la voie publique, la collaboration entre les communes et les zones de police est nécessaire.

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- S'il n'y avait pas de corruption à l'intérieur, il n'y aurait pas d'offres de corruption à l'extérieur. Nous devons commencer par balayer devant notre porte.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- J'ai fait tout ce que je pouvais pour régler la situation dans les centres de contrôles ! Mais que faire contre des garagistes malhonnêtes, sinon collaborer avec d'autres partenaires ? En outre, les pratiques frauduleuses de ces garagistes n'impliquent pas de facto qu'il existe de la fraude au sein même des centres de contrôle.

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans)*.- *Ik stel voor dat u eens naar die reportage kijkt.*

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris** *(in het Frans)*.- *Die heb ik al gezien. Het is echter niet omdat iemand denkt dat zijn auto vlotter wordt goedgekeurd door een garagist 150 euro te betalen, dat er ook echt fraude wordt gepleegd in de keuringscentra.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans)*.- *Het is die journalist gelukt, dus er zijn wel degelijk inspecteurs in de keuringscentra die frauderen.*

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris** *(in het Frans)*.- *U haalt twee zaken door elkaar.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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 eerste trajectcontrole in het  
Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

**Mevrouw de voorzitter**.- Op verzoek van de  
indiener, die verontschuldigd is, wordt de  
mondelinge vraag ingetrokken, en in een  
schriftelijke vraag omgezet.

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

**M. Julien Uyttendaele (PS)**.- Je vous invite en  
tout cas à regarder ce reportage.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État**.- Je l'ai  
vu ! Mais ce n'est pas parce que quelqu'un croit  
qu'en payant 150 euros, il passera plus facilement  
qu'il y a de la fraude dans le centre.

**M. Julien Uyttendaele (PS)**.- Le journaliste a en  
tout cas payé 100 euros et cela a fonctionné. Il y  
a donc de la fraude à l'intérieur.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État**.- Ce  
sont deux réalités différentes.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'installation du premier  
radar tronçon dans la Région de  
Bruxelles-Capitale".

**Mme la présidente**.- À la demande de l'auteur,  
excusé, la question orale est retirée et transformée  
en question écrite.

#### INTERPELLATION DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

**betreffende "de ontwikkeling van het  
fietsGEN-netwerk in het Brussels  
Hoofdstedelijk Gewest en de samenwerking  
tussen gewest en gemeenten inzake  
fietspaden".**

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Het fiets-GEN is een belangrijk programma om meer Brusselaars en pendelaars op de fiets te krijgen. Een goede fietsinfrastructuur is noodzakelijk om mensen die in de Brusselse Rand of in de tweede kroon van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen, een volwaardig alternatief te bieden voor de auto. Op die manier kunnen we de verkeersdruk in de stad doen dalen. We zijn het er allemaal over eens dat de fietsinfrastructuur, en het fiets-GEN in het bijzonder, niet voldoende is uitgebouwd en prioritaire aandacht verdient.

Het fiets-GEN is een gedeelde inspanning van Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In 2012 voerde Timenco een studie uit, waarin we lezen dat meer dan de helft van het aantal geplande kilometers van het fiets-GEN aangepakt moet worden door Brussel. Daarbij verwijst de studie naar vijftien hoofdroutes die prioritaire aandacht verdienen. De kostenraming voor het Brussels Gewest komt neer op een bedrag tussen 108 en 135 miljoen euro.

Het is duidelijk dat Vlaanderen al volop werk maakt van het netwerk naar Brussel. Zo wordt er gewerkt aan de trajecten naar Brussel vanuit Leuven, Asse en Liedekerke. Voorts zijn er de Kanaalroutes Noord en Zuid.

Andere projecten bevinden zich nog in de studiefase. Een voorbeeld daarvan zijn de fietssnelwegen F211 en F212. Daaraan wordt nog volop gewerkt, zodat deze routes voorlopig ter hoogte van de grens met Brussel stoppen. Het is onduidelijk op welke manier en wanneer deze fietssnelwegen een Brussels verlengstuk zullen

**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 réseau  
RER vélo en Région de Bruxelles-Capitale  
et la coopération entre la Région et les  
communes en matière de pistes cyclables".**

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Le RER vélo constitue un programme important pour offrir aux habitants de la deuxième couronne ou de la périphérie bruxelloise une alternative valable à la voiture. Il s'agit d'un effort conjoint entre la Flandre et la Région de Bruxelles-Capitale.*

*Selon une étude de Timenco réalisée en 2012, plus de la moitié des kilomètres prévus dans le cadre du RER vélo sont à la charge de Bruxelles. L'étude relève quinze itinéraires principaux qui méritent une attention prioritaire. Pour la Région bruxelloise, les coûts sont estimés à un montant oscillant entre 108 et 135 millions d'euros.*

*La Flandre est déjà à pied d'œuvre et travaille aux tracés vers Bruxelles au départ de Louvain, Asse et Liedekerke. Il y a également les itinéraires cyclables Kanaalroutes Noord et Zuid. D'autres projets se trouvent en phase d'étude, telles les véloroutes F211 et F212.*

*Nous ne savons pas encore quels efforts consentira la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre des travaux à effectuer sur son territoire. Le réaménagement de la Petite ceinture a la priorité absolue, tandis que les autres liaisons indispensables entre la Flandre et Bruxelles semblent avoir été reléguées au second plan.*

*Par ailleurs, le treizième avenant de Beliris chiffre la poursuite du développement du RER vélo à quelque 8,8 millions d'euros. Le pouvoir fédéral entend ainsi contribuer clairement au développement du réseau cyclable.*

*Citons encore la collaboration avec les dix-neuf communes en matière de pistes cyclables. Il est*

krijgen, zodat fietsers tot in het centrum kunnen doorrijden.

Het is alsnog erg onduidelijk welke inspanningen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest concreet doet inzake de werkzaamheden op Brussels grondgebied in het kader van het fiets-GEN. De heraanleg van de Kleine Ring krijgt natuurlijk absolute voorrang omdat dat uw stokpaardje is. De andere broodnodige aansluitingen tussen Vlaanderen en Brussel lijken daardoor helemaal naar het achterplan te verdwijnen. Als we een zogenaamde 'modal shift' willen bereiken, is het echter van zeer groot belang dat Brusselaars en pendelaars kunnen overstappen en over goede fietsinfrastructuur kunnen beschikken voor hun integraal woon-werktraject. Een fietsroute mag niet ergens halverwege stoppen.

Bovendien wordt er in de dertiende bijakte van Beliris ongeveer 8,8 miljoen euro begroot voor de verdere ontwikkeling van het fiets-GEN. Hieruit blijkt dat ook de federale overheid een duidelijke bijdrage wil leveren aan de verdere uitbouw van het fietsnetwerk.

Ik verwijs daarnaast naar de samenwerking met de negentien gemeentebesturen inzake fietspaden. Het is duidelijk gebleken dat het gewest en de gemeenten vaak niet op de hoogte van elkaars plannen zijn en bijgevolg niet in een goede verstandhouding met elkaar samenwerken. Wanneer ergens gemeentewegen heraangelegd worden, wordt er heel vaak vergeten om in een afgescheiden fietspad te voorzien. Ik denk bijvoorbeeld aan de heraanleg van de Eugène Demolderlaan in Schaarbeek, waar er blijkbaar geen plaats meer was voor een afgescheiden fietspad.

Hoeveel kilometer fietspad werd er sinds 2014 al aangelegd in het kader van de uitbreiding en verbetering van het fiets-GEN? Welke projecten worden er vandaag al uitgevoerd of bevinden zich in een vergunningsfase? Welke projecten zitten er concreet in de pijplijn? Kunt u het parlement een overzicht met alle projecten bezorgen? Kunt u de verlenging van de fietssnelwegen F211 en F212 op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toelichten?

*apparu que la Région et les communes ne sont souvent pas au courant de leurs plans mutuels et ne collaborent pas en bonne entente. Je pense à l'avenue Eugène Demolder à Schaerbeek, qui a été réaménagée sans piste cyclable séparée.*

*Combien de kilomètres de pistes cyclables ont-ils été aménagés depuis 2014 dans le cadre de l'extension du RER vélo ? Quels projets sont-ils déjà réalisés ou se trouvent au stade du permis ? Quels projets sont-ils en bonne voie concrète ? Pouvez-vous fournir au parlement un relevé de tous les projets ? Pouvez-vous nous préciser le prolongement des véloroutes F211 et F212 sur le territoire bruxellois ?*

*Quels tracés sont-ils spécifiquement subventionnés par Beliris ?*

*Votre administration dispose-t-elle en permanence d'une bonne vue d'ensemble des travaux et projets de nouvelles pistes cyclables dans les communes ? Comment assure-t-elle le suivi des dossiers de subventionnement de pistes cyclables dans les communes ? Disposez-vous d'une vue d'ensemble de toutes les infrastructures cyclables aménagées sous la précédente législature communale ?*

*Quelles actions avez-vous entreprises ces dernières années en vue d'une meilleure coordination entre les niveaux régional et communal ?*

Welke tracés worden er specifiek gesubsidieerd door Beliris?

Heeft uw administratie op permanente basis zicht op de werken en de plannen met betrekking tot nieuwe fietspaden in de gemeenten? Hoe volgt uw administratie de subsidiedossiers voor fietspaden in de gemeenten op? Hebt u een overzicht van alle fietsinfrastructuur die tijdens de afgelopen gemeentelijke regeerperiode werd aangelegd?

Welke acties hebt u de voorbije jaren ondernomen om een betere coördinatie van de gewestelijke en gemeentelijke niveaus mogelijk te maken?

**De heer Pascal Smet, minister.**- De driemaandelijke stuurgroep wordt altijd bijgewoond door de fietsmanager van Brussel Mobiliteit of een van mijn kabinetmedewerkers, om de samenhang van de projecten te verzekeren en een oplossing te vinden voor de ontbrekende schakels op het grondgebied van het gewest. Ook Leefmilieu Brussel is bij de stuurgroep betrokken. Het gewest werkt samen met de provincie Vlaams-Brabant, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Werkvennootschap, de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) en Beliris, om de verschillende projecten op elkaar af te stemmen.

Het deel van het fiets-GEN dat op Brussels grondgebied ligt, is integraal opgenomen in het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO). Het netwerk van prioritair aan te leggen afgescheiden fietspaden overlapt bijna volledig met het fiets-GEN. Dat netwerk werd destijds gepland door de gewestelijke instanties, de gemeenten en het Vlaams Gewest. Momenteel wordt het netwerk stap voor stap uitgevoerd. De Kleine Ring, de Middenring, de Woluwelaan, de Koning Albert II-laan en de Franklin Rooseveltlaan maken allemaal deel uit van het fiets-GEN.

Afgezien van de Kanaalroute hebben het Vlaams Gewest, de provincie Vlaams-Brabant, het Brussels Gewest en Infrabel ook afspraken gemaakt over twee extra prioritaire fiets-GEN-routes langs spoorlijnen, meer bepaald de HST-route tussen Leuven en Brussel en tussen Brussel en Moensberg. Ik verwijs ook naar de routes F211 en F212 langs de spoorlijnen L50 en L60.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Le manager vélo de Bruxelles Mobilité ou l'un des membres de mon cabinet assiste systématiquement au comité de pilotage trimestriel, afin de garantir la cohésion des projets. Bruxelles Environnement est également représentée. La Région collabore par ailleurs avec la province du Brabant flamand, l'Agence flamande des routes et de la circulation (AWV), De Werkvennootschap, la Vlaamse Landmaatschappij (VLM) et Beliris.*

*La partie bruxelloise du RER vélo a été intégralement reprise dans le Plan régional de développement durable (PRDD). Le réseau des pistes cyclables séparées à aménager en priorité correspond quasi totalement au RER vélo. Il est actuellement réalisé étape par étape. La Petite ceinture, la Moyenne ceinture, le boulevard de la Woluwe, le boulevard Roi Albert II et l'avenue Franklin Roosevelt font partie du RER vélo.*

*Outre la Kanaalroute, la Région flamande, la province du Brabant flamand, la Région bruxelloise et Infrabel ont également convenu de deux autres itinéraires prioritaires à aménager le long de lignes ferroviaires, à savoir la HST-route entre Louvain et Bruxelles et celle entre Bruxelles et Moensberg. À cela s'ajoutent les itinéraires F211 et F212 le long des lignes L50 et L60. Une étude de faisabilité est en cours concernant l'aménagement de l'itinéraire cyclable le long de la ligne L50. Ces itinéraires sont repris dans l'avenant 13 de Beliris.*

Momenteel loopt er een haalbaarheidsstudie over de aanleg van de fietsroute langs spoorlijn L50, waarvoor het gewest en de provincie samenwerken. Die routes maken deel uit van het netwerk van te realiseren afgescheiden fietsroutes en staan in de bijakte 13 van het samenwerkingsakkoord Beliris.

Er werden ook een tiental aansluitingen en ontbrekende schakels in kaart gebracht door het Vlaams en het Brussels Gewest, met de bedoeling om de fiets-GEN-routes goed op elkaar te laten aansluiten aan de grenzen van het gewest. De aansluitingen van de OMA-B-route op de Groene Wandeling en via de Bosstraat op het afgescheiden fietspad aan de Wereldtentoonstellingslaan, werden reeds uitgevoerd. Dat gebeurde met de steun van het gewest.

Ik overloop nog een aantal andere projecten:

- de Vilvoordsesteenweg: de aansluiting van het afgescheiden fietspad op Brussels grondgebied op het toekomstige fietspad in Vilvoorde;

- de Sint-Stevens-Woluweg, een fietsstraat op de gewestgrens;

- de Veeweidekaai tussen de Arthur Dehemstraat en de Walcourtstraat.

Er worden momenteel ook plannen opgesteld voor de aansluiting met de Woluwelaan, de Vilvoordselaan en de Tervurenlaan. Er loopt voorts een studie over een fietspad langs de Ring, dat langs de nog te bouwen gevangenis in Haren zal lopen.

In Brussel worden de taken als volgt verdeeld:

- de fietssnelwegen die grotendeels buiten de openbare ruimte liggen, bijvoorbeeld langs spoorwegen, worden door Beliris of Leefmilieu Brussel uitgevoerd;

- Brussel Mobiliteit realiseert de inrichting van gewestwegen op het fiets-GEN-netwerk;

*Par ailleurs, une dizaine de liaisons et de chaînons manquants ont été répertoriés par les Régions flamande et bruxelloise. Les connexions de l'itinéraire OMA-B à la Promenade verte et, via la rue au Bois, à la piste cyclable séparée de l'avenue de l'Exposition ont déjà été réalisées, avec le soutien de la Région.*

*Voici encore une série d'autres projets :*

- *la chaussée de Vilvorde, avec une connexion entre la piste cyclable séparée sur le territoire bruxellois et celle qui sera aménagée à Vilvorde ;*

- *la Sint-Stevens-Woluweg, une rue cyclable à la frontière régionale ;*

- *le quai de Veeweyde entre la rue Arthur Dehem et la rue Walcourt.*

*Des plans sont en cours d'élaboration pour une liaison avec le boulevard de la Woluwe, l'avenue de Vilvorde et l'avenue de Tervueren. Une étude est également en cours pour une piste cyclable le long du ring et de la future prison de Haren.*

*À Bruxelles, les tâches sont réparties comme suit :*

- *les véloroutes situées en grande partie hors de l'espace public sont réalisées par Beliris ou Bruxelles Environnement ;*

- *Bruxelles Mobilité aménage les voiries régionales sur le réseau du RER vélo ;*

- *les voiries communales le long du réseau RER vélo sont aménagées par les communes, avec ou sans le soutien de la Région ;*

- *la Région accorde l'attention nécessaire aux itinéraires du RER vélo dans les différentes zones de développement.*

*Depuis 2014, les voiries suivantes ont été reliées au RER vélo :*

- *l'avenue Van Praet ;*

- *le boulevard Poincaré ;*

- de gemeentewegen langs het fiets-GEN-netwerk worden al dan niet met gewestelijke steun door de gemeenten aangelegd;

- het gewest zorgt ervoor dat in de verschillende ontwikkelingszones de nodige aandacht gaat naar de fiets-GEN-routes.

De volgende wegen werden sinds 2014 bij het fiets-GEN aangesloten:

- de Van Praetlaan;

- de Poincarélaan;

- de Sint-Stevens-Woluweg;

- de Woluwelaan;

- de Generaal Jacqueslaan;

- de Franklin Rooseveltlaan;

- de Veeweidekaai;

- de Groendreef;

- de aansluiting F212 tussen de gewestgrens en de Bosstraat;

- de Wereldtentoonstellingslaan;

- de Ninoofsepoort, inclusief de onmiddellijke omgeving.

De volgende wegen worden momenteel aangepast, of zullen worden aangepast zodra de vergunning is verstrekt:

- de Albert II-laan;

- de Kleine Ring;

- het fietspad langs de E40 tussen de Tollaan en de Gemeenschappenlaan;

- de Vilvoordesesteeweg;

- de Havenlaan;

- *le Sint-Stevens-Woluweg ;*

- *le boulevard de la Woluwe ;*

- *le boulevard Général Jacques ;*

- *l'avenue Franklin Roosevelt ;*

- *le quai de Veeweyde ;*

- *l'allée Verte ;*

- *le connexion F212 entre la frontière régionale et la rue au Bois ;*

- *l'avenue de l'Exposition ;*

- *la porte de Ninove et ses abords immédiats.*

*Les voiries suivantes sont en cours d'adaptation ou seront adaptées dès la délivrance d'un permis :*

- *le boulevard du Roi Albert II ;*

- *la Petite ceinture ;*

- *la piste cyclable le long de l'E40 entre l'avenue du Péage et l'avenue des Communautés ;*

- *la chaussée de Vilvorde ;*

- *l'avenue du Port ;*

- *le quai de Veeweyde ;*

- *le deuxième tronçon du boulevard Général Jacques ;*

- *le boulevard Auguste Reyers.*

*Une série d'autres projets sont à l'étude :*

- *la L28 entre Bockstael et le canal ;*

- *la L124 entre la rue des Vétérinaires et la gare d'Uccle-Calevoet ;*



- de Veeweidekaai;
- het tweede deel van de Generaal Jacqueslaan;
- de Auguste Reyerslaan.

Daarnaast verkeert een aantal projecten in de studiefase:

- de L28 tussen Bockstael en het kanaal;
- de L124 tussen de Veeartsenijstraat en het station Ukkel-Kalevoet (wijkcontract Abdij);
- de fietsbrug op de gewestgrens over de Leopold III-laan;
- een haalbaarheidsstudie in samenwerking met de provincie voor de L50;
- de FR0-haalbaarheidsstudie in samenwerking met de provincie;
- de L60 (wijkcontract Margriet);
- de L26 tussen Moensberg en Delta, een studie die wordt uitgevoerd door Leefmilieu Brussel;
- de L26 door de Josaphatsite.

U vroeg mij hoe de coördinatie en het overleg tussen het gewest en de gemeenten verlopen. Uiteraard vinden er geregeld overlegvergaderingen plaats, waarbij steeds tal van partijen betrokken zijn. Mijn mening kent u: het zou allemaal veel sneller en efficiënter gaan als enkel het stadsgewest bevoegd was. Niettemin gebeurt er wel een en ander, het kost alleen meer tijd, overleg en energie.

Uiteraard werden de gemeenten betrokken bij de opmaak van het fietspadenplan in 2015. Elk jaar doen we een projectoproep. In dat kader kunnen subsidies worden aangevraagd voor fietsinfrastructuurwerken, zoals gewestelijke fietsroutes, markeringsprojecten, afgescheiden fietspaden enzovoort. Ik verwijs naar de gewestelijke subsidie van 3 miljoen euro voor de stad Brussel. Tot op heden is die niet benut voor de aanleg van fietspaden, wat toch enigszins onbegrijpelijk is.

*- la passerelle cyclable à la frontière régionale sous le boulevard Léopold III ;*

*- une étude de faisabilité en collaboration avec la province pour la L50 ;*

*- l'étude de faisabilité FR0, en collaboration avec la province ;*

*- la L60 ;*

*- la L26 entre Moensberg et Delta ;*

*- la L26 à travers le site Josaphat.*

*Pour ce qui est de la coordination entre la Région et les communes, des réunions de concertation sont régulièrement organisées. Mais vous connaissez mon avis : tout irait beaucoup plus vite si la Région était seule compétente.*

*Les communes ont bien entendu été associées à l'élaboration du plan des pistes cyclables en 2015. Nous lançons chaque année un appel à projets, dans le cadre duquel des subsides peuvent être demandés pour des travaux d'infrastructures. Il en va ainsi du subside régional de 3 millions d'euros attribué à la Ville de Bruxelles, bien qu'il ne soit pas alloué, à ce jour, à l'aménagement de pistes cyclables.*

*Heureusement, les choses changent et nous pouvons espérer que les pistes cyclables seront réalisées dans un futur proche. C'est pourquoi je ne demanderai pas le recouvrement de cet argent, même si, au sens strict, je serais tenu de le faire.*

*Naturellement, pour chaque projet cyclable, je consulte les communes. Souvent, les réticences initiales s'avèrent infondées et les habitants sont satisfaits. C'est le cas pour le boulevard Lambermont à Schaerbeek. Il faut être audacieux dans la vie. L'avenue Roosevelt en est un autre bel exemple.*

*(poursuivant en français)*

Même les membres de votre parti me félicitent à ce sujet et je suis évidemment très content de ce changement de position.

Gelukkig komen ook op dat vlak de zaken stilaan in beweging. We mogen hopen dat het geld in de toekomst effectief zal uitgegeven worden. Ik zal het ook niet terugvorderen, zelfs al zou ik dat strikt genomen moeten doen. Gelet op de positieve ontwikkelingen zal ik de fondsen nog even bij de stad Brussel laten en hopen dat de fietspaden snel gerealiseerd worden.

Uiteraard overleg ik met de gemeenten over alle fietsprojecten. Neem nu de Lambermontlaan in Schaarbeek, waar we in overleg met de gemeente een fietsstraat hebben aangelegd. De inwoners van Schaarbeek zijn daar bijzonder tevreden over. Wie er in het verleden terughoudend tegenover stond, komt vaak tot de conclusie dat zijn of haar angst ongegrond was.

Je moet durven in het leven en als het goed uitdraait, is dat prima. Dat zien we trouwens ook op de Rooseveltlaan.

*(verder in het Frans)*

*Zelfs leden van de N-VA feliciteren mij daarmee. Uiteraard ben ik blij met die veranderde houding.*

*(verder in het Nederlands)*

Voor alle projecten winnen wij vooraf het advies van de gemeente in. Dat wordt altijd besproken op ambtelijk niveau en soms ook op politiek niveau. Alle gemeenten hebben ook een Bypad-audit ondergaan. We hebben bovendien net de laatste hand gelegd aan een vademecum omtrent afgescheiden fietspaden, te consulteren op de website van Brussel Mobiliteit. Ik raad de lectuur ervan ten zeerste aan. Begin 2019 zullen we een specifieke opleidingsdag rond dat vademecum organiseren voor de gemeenten.

In de Eugène Demolderlaan, die zoals u weet een gemeentelijke weg is, is een afgescheiden fietspad enkel mogelijk door ofwel parkeerplaatsen te schrappen ofwel een van de rijrichtingen op te heffen. Ook de bomen vormen natuurlijk een randvoorwaarde voor het fietsproject. We kunnen er maatregelen nemen om het verkeer te vertragen en het doorgaand verkeer te beperken. Enkel als er aan die voorwaarden voldaan is, kunnen we de aanleg van een fietsstraat overwegen. Brussel

*(poursuivant en néerlandais)*

*Nous demandons à chaque fois l'avis préalable de la commune. Toutes les communes ont également subi un audit Bypad. Nous venons en outre de mettre la dernière main à un vade-mecum sur les pistes cyclables séparées et nous organiserons, début 2019, une journée de formation spécifique pour les communes.*

*Dans l'avenue Eugène Demolder, qui est une voirie communale, une piste cyclable séparée n'est possible qu'en supprimant des places de stationnement ou l'un des sens de circulation. L'abattage d'arbres est également nécessaire. Bruxelles Mobilité et la commune se concertent actuellement au sujet de la demande de permis.*

Mobiliteit en de gemeente overleggen momenteel over de bouwvergunningsaanvraag.

**Mevrouw de voorzitter.**- U past de methode-Coué altijd uitstekend toe, met name wat de Franklin Rooseveltlaan betreft.

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ik kan u eens wat van de post die ik krijg voorlezen, als u dat wilt.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Dat is een goed idee!

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- De Eugène Demolderlaan is een brede laan en de bomen worden er hoe dan ook gekapt. Het verheugt mij dat Brussel Mobiliteit daar probeert in te grijpen. En aangezien de bomen toch worden geroid, moeten er niet eens parkeerplaatsen verdwijnen. Een gescheiden fietspad moet daar wel degelijk mogelijk zijn.

U kunt mij blijkbaar niet zeggen hoeveel kilometer fietspad er in het kader van het fiets-GEN werd aangelegd. Het is jammer dat u geen duidelijk zicht daarop hebt.

Ook uw antwoord over de samenwerking met de gemeenten is niet overtuigend. U geeft aan dat u het veel te ingewikkeld vindt om met de negentien gemeenten te overleggen over de aanleg van een fietspad. Dat begrijp ik, maar ik vraag mij toch af hoe u dan wel te werk gaat. U maakt projectoproepen bekend waarop de gemeenten kunnen intekenen. Vervolgens gaat u na of de regels worden nageleefd en of het al dan niet nodig is om projectsubsidies terug te vorderen. Dat vind ik toch een vreemde manier van werken!

**De heer Pascal Smet, minister.**- We werken op basis van projectoproepen en daaraan zijn er voorwaarden verbonden. Zo moeten de gemeenten die een subsidie ontvangen, de projecten binnen een bepaalde termijn uitvoeren.

Brussel-Stad is een apart geval. De stad ontving 3 miljoen euro voor fietspaden. Daarover is er veel overleg gepleegd, maar Brussel-Stad leefde de

**Mme la présidente.**- Vous appliquez toujours merveilleusement la méthode Coué, notamment à propos de l'avenue Franklin Roosevelt.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Si vous le souhaitez, je peux vous faire la lecture des lettres que je reçois.

**Mme la présidente.**- C'est une bonne idée !

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *L'avenue Eugène Demolder est large et les arbres doivent de toute façon être abattus. Je me réjouis que Bruxelles Mobilité tente de trouver une solution. Et abattant les arbres, il n'est plus nécessaire de supprimer des places de stationnement.*

*Vous ne pouvez manifestement pas dire combien de kilomètres de pistes cyclables ont été aménagés dans le cadre du RER vélo. Je le regrette.*

*Votre réponse concernant la collaboration avec les communes n'est pas non plus convaincante. Vous publiez des appels à projets auxquels les communes peuvent souscrire. Vous vérifiez seulement ensuite si les règles sont respectées et s'il est nécessaire ou non de récupérer les subsides. Quel étrange procédé !*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Nos appels à projets sont assortis de conditions, comme l'exécution des projets dans un délai donné.*

*La Ville de Bruxelles est un cas à part. Elle a reçu 3 millions d'euros pour aménager des pistes cyclables, mais n'a pas respecté le délai et les*

termijn noch de uitvoering na. Bovendien waren we niet zo gelukkig met een aantal projecten. Met het aantredende bestuur wordt het misschien mogelijk om een en ander te herzien.

Als het project binnen de gestelde termijn wordt uitgevoerd, is er geen probleem en moeten we de subsidies ook niet terugvorderen. In het geval van Brussel-Stad ging het om een uitzonderlijke situatie, aangezien we een groot bedrag hadden toegekend in het kader van de voetgangerszone.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Als we een doordacht netwerk van gescheiden fietspaden willen, moeten we het toch anders aanpakken. Volgens mij is er momenteel geen plan in die zin.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het probleem is het schrappen van parkeerplaatsen. Als je in het Brussels Gewest gescheiden fietspaden wilt aanleggen, moet je zeer vaak parkeerplaatsen schrappen en dat is iets waar bepaalde - om niet te zeggen alle - gemeentebesturen bijzonder huiverachtig tegenover staan. Als er dan ook nog gemeenteraadsverkiezingen aankomen, wordt het allemaal nog wat ingewikkelder.

Een bijkomende complicatie vormen de bomen. Mensen willen niet dat we bomen kappen om een fietspad aan te leggen en dat heeft dan gevolgen voor de plaats waar een fietspad moet komen.

Het schrappen van een rijstrook of van parkeerplaatsen is dus het politieke knelpunt. Plannen en ideeën zijn er genoeg, maar ze lopen vaak vertraging op. Een concreet voorbeeld: had ik verzuimd om de fietspaden langs de Kleine Ring zonder compensatie van de geschrapte parkeerplaatsen op te laten nemen in de regeerverklaring, dan zaten we nu nog te palaveren. Dat is nu eenmaal de politieke realiteit, ongeacht om welke partijen het gaat, misschien met uitzondering van die van mij.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ligt er een concreet plan op tafel met een duidelijke hiërarchie van de wegen, met een fietsplan enzovoort? Ik heb dat alleszins nog niet gezien.

*conditions d'exécution. De plus, nous n'étions pas très satisfaits d'une série de projets.*

*Lorsque le projet est réalisé dans le délai imparti, nous ne devons pas récupérer les subsides. Dans le cas de la Ville de Bruxelles, il s'agissait d'une situation exceptionnelle, car nous avons accordé un montant important dans le cadre du piétonnier.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Si nous voulons un réseau bien pensé de pistes cyclables séparées, une autre approche s'impose.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *Le problème réside dans la suppression de places de stationnement, ce à quoi les communes s'opposent, surtout en période électorale.*

*Une autre difficulté, ce sont les arbres. Les habitants refusent qu'on les abatte et cela influence le futur emplacement de la piste cyclable. Ce sont des écueils politiques qui engendrent du retard.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Y a-t-il un plan concret sur la table, avec une hiérarchie claire des voiries ?*

**De heer Pascal Smet, minister.**- Een van de onderdelen van het Good Move-plan dient net om een nieuwe hiërarchie van de wegen in te voeren. Het is ongeveer twintig jaar geleden dat dat nog eens gebeurde en in het kader van Good Move zijn we grondig aan het bestuderen hoe we dat op de beste manier aanpakken. Er zijn in de tussentijd ook nieuwe inzichten gegroeid.

Uiteindelijk komt het toch altijd neer op de vraag of we bereid zijn om paarkeerplaatsen of rijstroken te schrappen. De afgelopen jaren was het erg moeilijk om daarvoor in het Brussels Gewest een politieke meerderheid te vinden. Zo had heel de heisa rond mijn plannen voor de Franklin Rooseveltlaan daarmee te maken. Ook bij alle andere projecten komt het steeds weer neer op die keuze.

Gelukkig lijkt het tij nu te keren, in de eerste plaats omdat het aantal fietsers spectaculair toeneemt. Je merkt ook dat mensen in de stad willen fietsen. De afgelopen twee jaar heeft zich een fundamentele mentaliteitswijziging voorgedaan. Dat is een goede zaak, maar we hebben er wel voor moeten strijden. Ik ga er vanuit dat het de komende maanden en jaren veel gemakkelijker zal gaan. In die zin komt politiek neer op het verleggen van steentjes in de rivier. In dit geval hebben we een flinke kei verlegd.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Het gaat tergend traag.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Daar ben ik het mee eens, maar in Vlaanderen gaat het niet sneller.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Er is in Vlaanderen veel meer fietsinfrastructuur dan in Brussel.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Daar heerst ook een andere cultuur.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *L'un des volets du Plan Good Move doit précisément établir une nouvelle hiérarchie des voiries.*

*Au final, on en revient toujours à la même question : est-on prêt à supprimer des places de stationnement ou des bandes de circulation ? Ces dernières années, il a été très difficile de trouver une majorité politique en ce sens en Région bruxelloise. Tout le tintouin autour de mes plans pour l'avenue Franklin Roosevelt relève de la même problématique.*

*Heureusement, la tendance semble s'inverser, en premier lieu grâce à la hausse spectaculaire du nombre de cyclistes à Bruxelles. Il y a eu, ces deux dernières années, un changement fondamental des mentalités et je pense que ce sera beaucoup plus facile dans les mois et années à venir.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Mais c'est d'une lenteur exaspérante.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Je suis d'accord avec vous, mais cela n'avance pas plus vite en Flandre.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Il y a tout de même beaucoup plus d'infrastructures cyclables en Flandre.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *C'est aussi une autre culture.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ja, maar de fietsinfrastructuur is er wel gerealiseerd.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Op een ander ogenblik wil u wel eens uitgebreider uitleggen welke impact het culturele aspect op het fietsbeleid van een stad heeft. Toen ik jaren geleden met de fiets door Brussel reed, kreeg ik te horen dat ik beter terug naar Vlaanderen ging, omdat er in Brussel niet wordt gefietst. Nu wordt fietsen toegejuicht.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Toch geef ik uw beleid inzake fietsinfrastructuur een onvoldoende. U zegt wel dat u stenen verlegt, maar u boekt zelfs op het vlak van de planning veel te weinig vooruitgang. Ik ben uw Good Move-plan aan het doornemen om na te gaan welke concrete zaken daarin staan. Zolang het bij vage voornemens blijft, zullen de gemeenten geen infrastructuur aanleggen.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS

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

**betreffende "de geplande hervorming van buslijn 63".**

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).**- Heel wat inwoners van de Noordoostwijk maken zich zorgen over de plannen in verband met de aanpassing van buslijn 63. Die lijn verbindt de Noordoostwijk met het Centraal Station en wordt dan ook veel gebruikt door de bewoners van de wijk. Er zijn echter plannen om het traject van de bus vanaf 2020 te wijzigen. Bus 63 zou door bus 28 worden vervangen.

Die nieuwe lijn zou uit het stadscentrum komen en via de Ambiorixsquare, de Margaretasquare en de

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Certes, mais les infrastructures ont été réalisées.*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *J'aimerais pouvoir vous expliquer plus longuement l'impact qu'a l'aspect culturel sur la politique cyclable d'une ville. Il y a quelques années, on me disait que le vélo n'avait pas sa place à Bruxelles. Aujourd'hui, on se réjouit de sa présence.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Votre politique en matière d'infrastructures cyclables reste insuffisante. Vous progressez trop lentement. Tant que votre Plan Good Move se bornera à de vagues intentions, les communes n'aménageront pas d'infrastructures.*

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE GROUWELS

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

**concernant "le projet de réforme de la ligne de bus 63".**

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Les plans d'adaptation de la ligne de bus 63 à partir de 2020 préoccupent bon nombre d'habitants du nord-est de Bruxelles. Reliant leurs quartiers à la gare de Bruxelles-Central, cette ligne très usitée serait remplacée par la ligne 28.*

*Depuis le centre-ville, le nouveau parcours rejoindrait le square Ambiorix, le square Marguerite et la rue des Patriotes en passant par la place des Gueux. Comment le trajet rejoindra-*

Patriottenstraat rijden. Dat betekent dat de bus ook langs het Geuzenplein zou rijden. Dat lijkt heel moeilijk te worden. Hoe moet de bus dan naar het de Jamblinne de Meuxplein rijden?

De inwoners vrezen dat er plannen bestaan om de bestaande afsluiting aan het Geuzenplein weg te halen. Die afsluiting kwam er jaren geleden om doorgaand verkeer uit de woonwijk te weren. Ook vandaag is ze van groot belang voor de rust en de levenskwaliteit van omwonenden, voetgangers en fietsers.

Een ander nadeel van het geplande traject is dat de bus door de smallere straten van de drukke woonwijk aan de Margareta-square en de Patriottenstraat zal moeten rijden. Daardoor dreigt de hinder in die buurt sterk toe te nemen. Het lijkt logischer om het bestaande traject van lijn 63 te behouden en de bus door de bredere Michel Angelolaan en de Franklinstraat te leiden.

Een tijdje geleden werd bovendien het eindpunt van de huidige lijn 63 al verlegd van het De Brouckèreplein naar het Centraal Station, waardoor de lijn ingekort werd. Dat betekende een grote achteruitgang, zeker voor wie slecht te been is of met een kinderwagen op stap is en naar het centrum van Brussel wil.

Nu wordt er geopperd dat de nieuwe buslijn 28 aan Madou zou stoppen. Dat is totaal onaanvaardbaar. Daardoor zou het openbaarvervoersaanbod in het noordoosten van het gewest immers dramatisch achteruitgaan.

Kunt u bevestigen dat buslijn 63 wordt vervangen en aangevuld door lijn 28? Zo ja, vanaf wanneer treedt die aanpassing in voege? Kunt u die beslissing motiveren?

Is het inderdaad zo dat buslijn 28 vanuit het stadscentrum via de Patriottenstraat naar het Geuzenplein zal rijden, en dus niet langer via de Michel Angelolaan? Zo ja, hoe zal de bus vanuit het stadscentrum naar het de Jamblinne de Meuxplein rijden? Bestaan er plannen om de bestaande afsluiting aan het Geuzenplein te wijzigen?

Hoe motiveert u dat de nieuwe buslijn 28 door smallere, dichtbevolkte straten zal rijden, zoals de

*t-il, de là, la place de Jamblinne de Meux ? Le passage par la place des Gueux rouvrirait, par ailleurs, le quartier à un trafic qui briserait la quiétude des riverains, des piétons et des cyclistes.*

*Le passage des bus par les rues étroites du quartier animé du square Marguerite et de la rue des Patriotes augmenterait également les nuisances. Il paraît plus logique de maintenir l'actuel parcours de la ligne 63 et de faire passer le bus par les axes plus larges de l'avenue Michel-Ange et de la rue Franklin.*

*Le trajet de cette ligne avait déjà été raccourci lors du déplacement de son terminus de la place De Brouckère à la Gare Centrale, un recul pour les passagers chargés ou éprouvant des difficultés à se mouvoir qui désirent se rendre au centre-ville.*

*Les plans impliqueraient que la ligne 28 s'arrête à Madou, ce qui imprimerait un recul inacceptable de l'offre en transports en commun pour les usagers du nord-est de Bruxelles.*

*Confirmez-vous que la ligne de bus 63 sera remplacée et complétée par la ligne 28 ? Si oui, quand et pourquoi ?*

*La ligne 28 passera-t-elle bien par la rue de Patriotes et la place des Gueux et plus par l'avenue Michel-Ange ? Comment le bus atteindra-t-il, de là, la place de Jamblinne de Meux ? A-t-on l'intention de rouvrir la place des Gueux au trafic des bus ?*

*Comment motivez-vous le choix de rouler à travers des artères plus étroites et comment les nuisances seront-elles mesurées ?*

*Pouvez-vous garantir que la nouvelle ligne 28 roulera au moins jusqu'à la Gare Centrale ?*

Margaretasquare en de Patriottenstraat, in plaats van door de ruimere Michel Angelolaan en de Franklinstraat? Hoe wordt de overlast voor de bewoners gemeten?

Kunt u verzekeren dat de nieuwe buslijn 28 minstens tot aan het Centraal Station zal rijden en niet Madou als eindhalte zal hebben?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het Busplan werd op 22 maart 2018 goedgekeurd door de Brusselse regering, na een uitgebreide raadpleging van de gemeenten en de buurtbewoners. Er is toen inderdaad beslist om de buslijnen 28 en 63 te wijzigen.

Zo zal de reisweg van lijn 63 omgeleid worden via de Leuvensesteenweg. Lijn 28 zal het huidige traject van lijn 63 overnemen op het deel tussen het de Jamblinne de Meuxplein en het Sint-Joostplein. Ik weet niet wie gezegd heeft dat de nieuwe lijn 28 het Madouplein als eindhalte zou krijgen, want dat werd helemaal niet beslist. De eindhalte van lijn 28 is en blijft het Centraal Station.

Ik licht de doelstellingen van de wijzigingen graag toe. De nieuwe lijn 63 zal zorgen voor een meer directe reisweg krijgen tussen de haltes Sint-Joost en Meiser, via de Leuvensesteenweg. Het is de bedoeling dat de lijn een snellere en dus efficiëntere verbinding biedt tussen Evere en het stadscentrum. Daartoe zullen er op de Leuvensesteenweg busstroken aangelegd of uitgebreid moeten worden.

Voor de bewoners van de Noordoostwijk maakt het voor het gedeelte tussen het de Jamblinne de Meuxplein en het Centraal Station niet veel uit dat daar de gewijzigde lijn 28 in plaats van lijn 63 rijdt. Het nieuwe traject, dat in beide richtingen zal lopen via de Margaretasquare, de Patriottenstraat en het Geuzenplein, betekent volgens de MIVB een verbetering. Zoals u weet, liep lijn 63 vroeger via het de Jamblinne de Meuxplein, de Maragetasquare en de Veronesestraat. Sinds de aanpassing van het traject via de Michel Angelolaan en de Franklinstraat bedient de lijn de Margaretasquare niet langer en is het aantal bussen op de Franklinstraat toegenomen. Daarover krijgen we veel klachten van buurtbewoners.

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Le Plan bus a été adopté par le gouvernement bruxellois le 22 mars 2018, après une large consultation des communes et des riverains. Il a effectivement été décidé de modifier les trajets des lignes de bus 28 et 63 mais pas de modifier le terminus de la ligne 28, qui reste la Gare Centrale.*

*Les modifications apportées à la ligne 63 ont pour but d'assurer une liaison plus directe et efficace entre Evere et le centre-ville, ce qui nécessitera l'aménagement ou l'élargissement des bandes réservées aux bus sur la chaussée de Louvain.*

*Le remplacement de la ligne 63 par la ligne 28 ne fait pas une grande différence pour les habitants du quartier Nord-Est, au niveau du tronçon entre la place de Jamblinne de Meux et la Gare Centrale. La STIB estime que le nouveau trajet permettra d'améliorer la situation actuelle, où le square Marguerite n'est plus desservi et où les riverains se plaignent de l'important trafic de bus sur la rue Franklin.*

*Des aménagements complémentaires seront effectivement nécessaires, dont les aspects pratiques seront abordés avec la Ville de Bruxelles.*

*La place des Gueux devrait également pouvoir être adaptée au nouvel itinéraire, ce qui permettra de limiter les nuisances pour les habitants de la rue Franklin.*

*Selon le calendrier actuel, les changements seront effectués pour septembre 2020. Le trajet de la ligne ne pourra être modifié qu'après travaux.*



U hebt de straten genoemd waar bus 28 in de toekomst zal rijden. Ik sluit me aan bij uw analyse: er zullen bijkomende aanpassingen noodzakelijk zijn. De praktische aspecten zullen met de stad Brussel worden besproken. We zouden ons bijvoorbeeld kunnen laten inspireren door de Eburonenstraat, die door het gewest werd heringericht. Iets dergelijks zou ook in de Patriottenstraat mogelijk zijn.

Ook het Geuzenplein zou aan de nieuwe reisweg kunnen worden aangepast, maar ook dat zal verder moeten worden uitgewerkt. Het grote voordeel is dat de overlast voor de Franklinstraat wordt beperkt. Heel wat bewoners dringen daarop aan. Dat zult u als buurtbewoner ongetwijfeld beamen.

Volgens de huidige planning zullen de wijzigingen worden doorgevoerd tegen september 2020. Er moeten eerst werken worden uitgevoerd vooraleer het traject van de buslijn kan gewijzigd worden.

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).**- Dit antwoord verontrust mij. U zegt dat u de inrichting van het Geuzenplein wilt wijzigen. Er is daar echter net een plantsoen aangelegd waar je rustig kan verpozen. Als u dan daarlangs bussen wilt leiden, moet u een deel van de afsluiting van het Geuzenplein afbreken. Dat lijkt mij toch geen verbetering.

**De heer Pascal Smet, minister.**- We zullen dat bekijken. Ik zal aan uw vroegere kabinetsmedewerker zeggen dat u het daarmee niet eens bent.

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).**- Ik weet echt niet over wie u het hebt.

Ik wil alleen maar zeggen dat er heel wat ongerustheid over dat plan bestaat. Er rijden inderdaad veel bussen door de Franklinstraat, maar de overlast is daar vooral te wijten aan het lawaai en de trillingen die de aardgasbussen veroorzaken. In plaats van de lijnen te verplaatsen zou u misschien eerder stillere bussen moeten inzetten, want de Franklinstraat is beter geschikt voor busverkeer dan smalle woonstraten. Ook de Michel Angelostraat leent zich daar beter toe.

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** *(en néerlandais)*.- *Faire passer les bus par la place des Gueux, où un jardin public vient d'être aménagé, ne me paraît pas une amélioration.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais)*.- *Nous examinerons cela. Nous signalerons à votre ancien collaborateur de cabinet que vous n'êtes pas d'accord.*

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** *(en néerlandais)*.- *Je ne vois vraiment pas de qui vous parlez.*

*Je veux seulement signaler que ce plan suscite beaucoup d'inquiétude. Les nuisances au niveau de la rue Franklin sont surtout dues au bruit et aux vibrations provoquées par les bus au gaz. Plutôt que de déplacer les lignes, vous devriez peut-être envisager des bus plus silencieux, parce que cette artère est plus adaptée au trafic des bus que les étroites rues résidentielles.*

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik zal uw opmerkingen doorgeven.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE**

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

**betreffende "het aantal problemen met het gebruik van de ticketautomaten GO in het Brussels Gewest".**

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *Uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van afgelopen juli leer ik dat het aantal gemelde problemen met het gebruik van de GO-automaten van de MIVB tussen 2015 en 2017 gestegen is met 330%, terwijl het aantal automaten nochtans lichtjes daalde.*

*Wat zijn de oorzaken van die explosie aan problemen in zo'n korte tijdsperiode?*

*Welke maatregelen neemt u om die dienstverlening, waarvan in 2017 40% van de MIVB-reizigers gebruikmaakten, te verbeteren?*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *Je transmettrai vos remarques.*

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

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

**concernant "le nombre d'incidents liés à l'utilisation par les usagers des distributeurs automatiques GO en Région bruxelloise".**

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- En réponse à une question écrite que je vous ai adressée en juillet dernier, nous avons appris que le nombre d'incidents liés à l'utilisation, par les usagers, des distributeurs automatiques GO s'élevait :

- en 2015, à 64.408 incidents ;

- en 2016, à 213.667 incidents ;

- en 2017, à 208.344 incidents.

Ces résultats, qui m'ont été communiqués par votre cabinet, m'ont quelque peu surpris.

Au regard des chiffres exposés, on voit donc que le nombre d'incidents a augmenté de 330% entre 2015 et les deux dernières années écoulées. Pourtant, en 2017, la STIB dénombrait 405 automates GO sur son territoire, contre 409 en 2015. L'augmentation du nombre d'incidents signalés n'est donc pas directement liée au nombre de distributeurs mis à la disposition des usagers.

Vous comprendrez que j'ai été quelque peu stupéfait par cette explosion du nombre d'incidents en si peu de temps. J'aimerais en

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Het aantal GO-automaten is stabiel gebleven tussen 2015 en 2017. Daartegenover staat een verhoging met 20% van het aantal transacties en een explosie aan gemelde klachten over het gebruik van de automaten. De sterke toename heeft grotendeels te maken met de overschakeling in 2016 van magnetische naar contactloze tickets, omdat de GO-automaten daar oorspronkelijk niet voor uitgerust zijn.*

*Dankzij enkele maatregelen in samenwerking met de leveranciers van automaten en van contactloze tickets kon de MIVB het aantal problemen in 2017 verminderen.*

*In januari van dit jaar heeft de MIVB op mijn vraag een opdracht gegund voor de aankoop van automaten die aangepast zijn aan de contactloze technologie. De eerste automaten zullen tegen 2019 worden geïnstalleerd.*

apprendre davantage sur les causes précises d'une telle hausse et connaître les moyens que vous mettez ou comptez mettre en œuvre pour améliorer un service qui, en 2017, était tout de même utilisé par près de 40% des usagers de la STIB.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il est exact que le nombre d'automates de vente GO est resté stable entre 2015 et 2017 ; le nombre de transactions a en revanche augmenté de 20%.

Le nombre d'incidents signalés a en effet augmenté de manière très significative. Cette augmentation est essentiellement due au passage du ticket magnétique au ticket sans contact entre 2015 et 2017.

En 2015, les titres vendus se partageaient, pour moitié, en tickets magnétiques et, pour moitié, en tickets sans contact. La délivrance du ticket magnétique était moins problématique que celle du ticket sans contact pour les appareils automatiques de vente (GO), achetés et développés à l'origine pour l'impression exclusive de tickets magnétiques.

En 2016, la STIB, passant à 100% de tickets sans contact, a rencontré une série de difficultés techniques qui ont eu un impact sur le nombre d'incidents.

En 2017, la STIB a entrepris des actions de fond en collaboration avec les fournisseurs tant d'appareils automatiques de vente que de tickets sans contact. Ces actions ont permis de réduire les difficultés à partir de mi-2017. Pour rappel, le ratio entre le nombre d'incidents et le nombre de transactions effectuées était de 0,018% en 2016 contre 0,014% en 2017.

Indépendamment de cela, en janvier 2018, la STIB a procédé, à ma demande, à l'attribution d'un marché portant sur le renouvellement des automates de vente actuels au profit d'une nouvelle génération de machines adaptées à la technologie sans contact. Les premiers de ces nouveaux appareils devraient être déployés en 2019.

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *Ik noteer dat er sinds half 2017 maatregelen werden genomen. Het resultaat blijft echter pover.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *U moet kijken naar de verhouding tussen het aantal automaten en het aantal gemelde problemen.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *Dat is allemaal goed en wel, maar de problemen blijven bestaan. Het lijkt erop dat u de oorzaak nog steeds niet hebt gevonden? De MIVB zal de automaten vervangen. Hoe oud zijn die?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ze zijn ongeveer tien jaar oud.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *Komt dat overeen met de voorziene afschrijving?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dat is perfect normaal. Technologie evolueert nu eenmaal.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *Maar ik heb de indruk dat de technologie de gebruiker niet dient. Er zijn bijna viermaal meer problemen door de overschakeling naar nieuwe technologie. Dat is toch bizar.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
LIESBET DHAENE**

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

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- *J'entends bien que des mesures ont été prises, mais si vous me dites que cela a commencé à la mi-2017, le résultat n'est pas particulièrement réjouissant. Entre 2016 et 2017, on passe seulement de 213.000 à 208.000 incidents.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Il faut regarder les ratios.*

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- *Je les ai vus, mais en attendant, le problème demeure. Il semble donc qu'on n'ait pas trouvé la cause du dysfonctionnement. Les automates vont être changés, mais quel âge ont-ils ?*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Je les ai fait installer lors de mon premier mandat, donc à la fin de 2008. Ils doivent avoir dix ans.*

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- *Et cela correspond-il à l'amortissement prévu ?*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *C'est parfaitement normal ! La technologie change. Même les lecteurs !*

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- *Mais en l'occurrence, on n'a pas l'impression que la technologie sert l'utilisateur ! Il y a ainsi presque quatre fois plus d'incidents juste en essayant de passer d'une technologie un peu archaïque à une autre un peu plus nouvelle, plus jolie, plus brillante... Or, dans les faits, cela donne une augmentation considérable du nombre d'incidents. Cela devrait impliquer une remise en question de cette course aux technologies. Je comprends la question du ratio, mais l'augmentation est sensible. C'est tout de même bizarre.*

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME LIESBET  
DHAENE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE**

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

betreffende "de oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG  
VAN DE HEER PAUL DELVA,**

betreffende "de plaatsing van herlaadpunten voor elektrische wagens in het Brussels Gewest".

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- In november 2014 nam de Europese Unie een richtlijn aan onder de naam Clean Power for Transport. Die richtlijn gaf de lidstaten twee jaar de tijd om een plan op te stellen voor de omschakeling van het personenvervoer op alternatieve energiebronnen. In november 2016 was er jammer genoeg nog steeds geen coherent plan.

Een van de doelstellingen van Clean Power for Transport was om te voorzien in voldoende oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens. De populariteit van elektrische auto's groeit, maar de infrastructuur in het Brussels Gewest hinkt achterop. Zo waren er in maart 2017 hier nog maar een vijftigtal laadpalen. Dat maakt het natuurlijk erg onpraktisch om in Brussel te opteren voor een elektrische wagen, iets wat blijkt uit het feit dat elektrische wagens hier beduidend minder populair zijn dan in naburige hoofdsteden als Amsterdam en Parijs.

Volgens een studie van Brugel zouden er tegen 2020 in het gewest 2.100 à 2.500 elektrische wagens rijden. Om te voldoen aan de richtlijn moet er per tien elektrische wagens een oplaadpunt zijn. Dit komt concreet neer op zo'n 200 à 250 palen.

De regering zei dat ze zich bewust was van het probleem, maar haar plannen bleven erg lang in de studiefase steken. In april 2017 kondigde ze eindelijk een plan aan voor 150 extra laadpalen. Dat is een stuk minder dan de 250 die we binnen maximum twee jaar zouden moeten hebben. Bedrijven zouden zich kandidaat kunnen stellen

**BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE  
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX  
PUBLICS,**

concernant "les infrastructures de recharge pour voitures électriques".

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. PAUL  
DELVA,**

concernant "le déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques en Région bruxelloise".

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA)** (*en néerlandais*).- *La directive européenne Clean Power for Transport, adoptée en novembre 2014, donnait deux ans aux États membres pour élaborer un plan d'actions pour faire passer le transport de personnes aux carburants alternatifs. Pourtant, il n'y avait toujours pas de plan cohérent en novembre 2016.*

*Par ailleurs, en mars 2017, la Région bruxelloise ne comptait que 50 bornes de recharge pour véhicules électriques, ce qui n'incite pas à choisir ces véhicules.*

*En outre, la directive exigeant un point de recharge pour dix véhicules électriques et Brugel ayant estimé qu'entre 2.100 et 2.500 véhicules électriques circuleront dans la Région d'ici à 2020, il en faudrait entre 200 et 250.*

*En avril 2017, après une très longue phase d'étude, le gouvernement a enfin annoncé un plan d'installation de 150 bornes de recharge. L'entreprise néerlandaise PitPoint a été désignée pour les installer. Un réseau de base de 100 bornes de recharge sera en place dès le printemps 2019, mais c'est encore beaucoup trop peu.*

*De plus, les Bruxellois peuvent introduire une demande d'installation de borne de recharge dans leur quartier auprès de leur commune. Avant l'été, quatorze communes avaient demandé l'installation de 73 bornes à Bruxelles Mobilité et*

voor een aanbesteding. Voor de zomer was er nog geen concessiehouder aangesteld. Ondertussen is dan toch het Nederlandse bedrijf PitPoint aangewezen om de laadpalen te plaatsen. Vanaf de lente van 2019 zou er een basisnetwerk komen van 100 laadpalen. Dat is minder dan de helft van wat er nodig is en zelfs minder dan de aangekondigde 150. Kortom, het is nog altijd veel te weinig.

Daarnaast zouden de Brusselaars bij de gemeente een aanvraag kunnen indienen om een bijkomende laadpaal in hun buurt te plaatsen. Uit een antwoord op een schriftelijke vraag van voor de zomer bleek echter dat Brussel-Stad niet meedeed met het laadpalenplan van het gewest. In hetzelfde antwoord stond ook dat veertien gemeenten bij Brussel Mobiliteit een aanvraag hadden ingediend voor de plaatsing van 73 palen. Naast Brussel-Stad, die niet wou meewerken, verklaarde een aantal andere gemeentes nog feedback te zullen geven of ze gaven aan dat ze geen plaats hadden voor dergelijke laadpalen.

Recent nam Brussel-Stad echter een eigen, alternatieve laadpaal in gebruik aan het Atomium. Volgens Brussel-Stad, bij monde van schepen Els Ampe, heeft de stad niet voor een overeenkomst met één bedrijf gekozen omdat ze zoveel mogelijk initiatieven in de hand wil werken bij het maken van de inhaalbeweging.

Volgens Brussel-Stad zal er sneller resultaat zijn door met meerdere bedrijven te werken - met een wegvergunning dus - in plaats van met een concessieovereenkomst met slechts een enkele partner. Aangezien die eerste laadpaal er komt door de uitbreiding van de wegvergunning, lijkt dat ook te kloppen. U impliceerde in de pers echter dat de plaatsing hiervan mogelijk onwettig is en dat de inwoners van Brussel-Stad meer zullen moeten betalen.

Waarom koos u voor één concessiehouder in plaats van voor een systeem van vergunningen voor meerdere privépartners? Wat is het voordeel daarvan?

Wil Brussel-Stad helemaal niet mee in het gewestelijk plan stappen of wil de stad dat wel, maar wil ze tegelijkertijd ook bijkomende vergunningen kunnen verstrekken aan

*certaines avaient signalé ne pas avoir de place pour de telles installations.*

*Par ailleurs, la Ville de Bruxelles ne participe pas au plan d'installation de bornes de recharge de la Région mais a mis en service sa propre installation alternative à l'Atomium. D'après l'échevine Els Ampe, la Ville n'aurait pas opté pour un accord avec une seule entreprise parce qu'elle estime pouvoir obtenir plus rapidement des résultats avec plusieurs entreprises - avec une permission de voirie - qu'avec un seul concessionnaire. L'installation de cette première borne semble le confirmer. Toutefois, dans la presse, vous avez insinué que son installation était sans doute illégale et qu'elle coûterait davantage aux habitants de la Ville de Bruxelles.*

*Pourquoi avez-vous préféré le concessionnaire unique au système de permissions de voirie pour plusieurs partenaires privés ? Quel en est l'avantage ?*

*La Ville de Bruxelles refuse-t-elle de participer au plan régional ou veut-elle simultanément pouvoir délivrer des permissions de voirie à des entreprises privées ?*

*Seules les voiries régionales sont-elles concernées par l'accord de concession ou les voiries communales le sont-elles également ?*

*Combien de bornes de recharge y a-t-il en Région bruxelloise ? Où et par qui ont-elles été installées ?*

*Sur la base de quels critères PitPoint a-t-il été choisi ? Qui assume le coût des investissements ? Quel type d'accord la Région a-t-elle conclu avec le concessionnaire et quel en est l'impact pour l'utilisateur ?*

*Quel sera le coût des bornes de recharge pour l'utilisateur ? Quel est le rapport entre ce tarif et le prix moyen de l'électricité dans un foyer ? Quels systèmes de paiement pourront-ils être utilisés ?*

privébedrijven? Dat was niet zo duidelijk in de persberichten.

Voor welke soort straten geldt de concessieovereenkomst? Gaat het enkel om gewestwegen of ook om gemeentewegen?

Hoeveel laadpalen zijn er in het Brussels Gewest en waar staan ze? Wie heeft ze geplaatst?

Op basis van welke criteria werd PitPoint geselecteerd? Wie draagt de kosten van de investeringen? Wat voor overeenkomst heeft het gewest met de concessiehouder gesloten en wat kan die aanrekenen aan de gebruiker?

Hoeveel zullen de laadpalen kosten voor de gebruiker? Hoe verhoudt dat tarief zich tot de gemiddelde prijs van de elektriciteit thuis? Welke betalingssystemen kunnen er worden gebruikt?

Welke gemeentes werken vandaag actief mee aan het laadpalenplan en welke hebben nog geen aanvragen doorgegeven? Welke gemeenten hebben gemeld dat ze geen plaats hebben voor laadpalen?

Is er al sprake van aanvragen door particulieren of kan dat pas wanneer het basisnetwerk geplaatst is?

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Mijnheer de minister, in juni 2018 ondervroeg ik u over de bestaande en geplande laadpalen voor elektrische wagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De aanleiding voor mijn vraag waren cijfers waaruit bleek dat Brussel nog een lange weg te gaan had.

Volgens een studie van Brugel zullen er tegen 2020 in het Brussels Gewest naar schatting 2.100 tot 2.500 elektrische voertuigen rijden. Om te voldoen aan de Europese richtlijn, moet er voor iedere tien elektrische wagens in een oplaadpunt worden

*Quelles sont les positions respectives des communes vis-à-vis du plan d'installation de bornes de recharge ?*

*Les demandes de particuliers doivent-elles attendre que le réseau de base soit installé ?*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Delva pour sa question orale jointe.

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais).*- *Selon une étude de Bruxelles gaz électricité (Brugel), 2.100 à 2.500 véhicules électriques circuleront en Région bruxelloise à l'horizon 2020. La directive européenne impose une borne de recharge pour dix véhicules. On parle donc au total de 200 à 250 bornes.*

*En juin 2018, vous répondiez qu'un réseau de base d'au moins cent bornes devrait voir le jour, éventuellement étendu en fonction de la demande. La concession a été entre-temps attribuée.*

voorzien. In totaal gaat het dus over 200 tot 250 palen.

Uit uw antwoord leidde ik af dat er een basisnetwerk zou komen van minstens honderd palen. Dat netwerk zou uitgebreid kunnen worden naarmate de vraag toeneemt. Dit jaar nog zou de concessie toegewezen worden - dat is ondertussen gebeurd - en zouden de eerste palen geplaatst worden.

Recent werd bekend dat Brussel-Stad een eigen publieke laadpaal had geplaatst. Een ander bedrijf dan dat waarop het gewest een beroep doet, financiert en exploiteert die paal. Naar eigen zeggen wou het Brussels gemeentebestuur niet langer op het gewest wachten, onder andere met het oog op het komende autosalon.

In de media kondigde u aan dat u zou onderzoeken hoe alles verlopen was en waarom er geen overleg was gepleegd. U voegde daaraan toe dat dit voorval de geloofwaardigheid van de Brusselse politiek geen goed deed en daar ben ik het mee eens. Opnieuw wordt duidelijk hoe het Brussels Gewest en de stad Brussel er maar niet in slagen om op een efficiënte manier samen te werken.

Wist u dat de stad Brussel van plan was om een bedrijf te belasten met de installatie van elektrische laadpalen? Hoe reageert u daarop?

Had dit vermeden kunnen worden als het gewest sneller elektrische laadpalen had laten installeren? Is het gewest te traag geweest?

Is het de bedoeling dat er in het Brussels Gewest twee systemen naast elkaar bestaan? Voor het eerste systeem zou het gewest een algemene concessiehouder aanstellen voor laadpalen in een aantal straten. Om welke straten zou het dan gaan?

Daarnaast zouden de gemeenten ook zelf laadpalen mogen installeren en daarvoor geen beroep moeten doen op een algemene concessiehouder, maar zich kunnen richten tot een aantal bedrijven die de laadpalen willen financieren en uitbaten. Is dat de richting die we uitgaan?

Zo ja, hoe denkt u de concessieovereenkomst die u met één bedrijf hebt gesloten, te combineren met

*Nous avons appris récemment que la Ville de Bruxelles avait installé une borne de recharge publique en faisant appel à une autre entreprise que celle choisie par la Région, prouvant une fois de plus l'impossibilité d'une collaboration efficace entre la Région bruxelloise et la Ville de Bruxelles.*

*Saviez-vous que la Ville de Bruxelles envisageait de confier à une entreprise l'installation de bornes de recharge électrique ? Quelle est votre réaction ?*

*Cette situation aurait-elle pu être évitée si la Région avait agi plus rapidement ? La Région a-t-elle fait preuve d'une trop grande lenteur ?*

*Le but est-il de faire cohabiter deux systèmes en Région bruxelloise ? Pour le premier, la Région désignerait un concessionnaire général sur certaines voiries. De quelles voiries s'agirait-il ?*

*Parallèlement, les communes pourraient installer des bornes sans faire appel au même concessionnaire général, mais en s'adressant à des entreprises désireuses de financer et d'exploiter les bornes de recharge. Est-ce la direction que nous empruntons ?*

*Si oui, comment envisagez-vous de combiner le contrat de concession que vous avez conclu avec la multiplicité d'autres conventions conclues entre les communes et d'autres entreprises ?*



een veelheid aan andere overeenkomsten tussen gemeenten en bedrijven?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik zal eerst uitleggen waarom we voor deze methode hebben gekozen. Ik zal me voorzichtig uitdrukken over bepaalde initiatieven en over de wijze waarop die tot stand komen. Daarom zal ik het hebben over de Brusselse schepen van Mobiliteit, en niet naar de stad Brussel verwijzen.

Wij hebben dus gekozen voor een algemene concessie, zowel voor gewest- als voor gemeentewegen. Het is immers onze bedoeling om een wildgroei van laadpalen en applicaties en dergelijke te voorkomen. Het uitgangspunt is om bezoekers en inwoners met een elektrische wagen een toegankelijk, uniform en geharmoniseerd systeem aan te bieden, waarvan ze de prijs op voorhand kennen.

We wilden vermijden dat er een concurrentieslag zou ontstaan tussen privéfirma's die op allerlei parkeerplaatsen hun eigen laadpalen installeren. Wie de voorkeur aan die gang van zaken zou geven, begrijpt niets van deze stad.

Daarom hebben we voor een concessie gekozen. Iedereen kon aan de selectieprocedure deelnemen. Er komt dus een basisnetwerk, met daarnaast bijkomende laadpalen op aanvraag. Dat basisnetwerk zullen we samen met de gemeenten uitwerken. Zestien van de negentien gemeenten werken mee. Enkel Brussel-Stad, Sint-Jans-Molenbeek en Sint-Joost-ten-Node doen dat niet. Toch neem ik aan dat ze nog op de trein zullen springen, althans wat de gemeentewegen betreft, want voor de gewestwegen zijn we zelf bevoegd.

Nu de gemeentebesturen sinds de jongste verkiezingen zijn gewijzigd, zullen we de gemeenten die wel in het systeem stappen, aanschrijven om te vragen op welke gemeentewegen de palen van het basisnetwerk kunnen worden geplaatst. Als we spreken over honderd palen, gaat het in feite trouwens over tweehonderd laadpunten, want elke paal bedient twee parkeerplaatsen.

Het plan is dus heel duidelijk: we willen een basisnetwerk voor het hele gewest. We hebben er

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Nous avons opté pour une concession générale, pour les voiries tant régionales que communales. Le but est d'offrir aux utilisateurs d'un véhicule électrique un système harmonisé, uniforme et accessible, dont le prix est connu à l'avance.*

*Nous voulions éviter une concurrence effrénée entre des entreprises privées qui installeraient leurs propres bornes de recharge sur toutes sortes de places de stationnement.*

*Nous allons développer un réseau de base, en concertation avec les communes, qui pourra être étendu sur demande. Seize communes participent au système. Seules la Ville de Bruxelles, Molenbeek et Saint-Josse n'y participent pas.*

*Les communes participantes seront invitées à nous communiquer les voiries communales sur lesquelles peuvent être installées les bornes du réseau de base. Lorsque nous parlons de cent bornes, il s'agit en réalité de deux cents points de recharge, puisque chaque borne dessert deux places de stationnement.*

*Le plan est donc très clair : développer un réseau de base, mûrement réfléchi, sur l'ensemble de la Région afin de desservir le plus grand nombre, et permettre aux habitants trop éloignés de ce réseau de base d'introduire une demande d'installation gratuite, aux frais de la concession.*

*Nous avons octroyé la concession à PitPoint, qui a débuté la préparation des travaux pour les premières stations de recharge. Des permis étant nécessaires, il est important que nous coordonnions toute l'opération, dans le respect de la législation relative aux marchés publics.*

*Nous n'avons pu que constater l'installation soudaine d'une borne électrique par la Ville de Bruxelles, à proximité de l'Atomium, une semaine avant les élections. Nous n'avons pas connaissance d'une demande de permis et j'ai envoyé un courrier au bourgmestre à ce sujet.*

goed over nagedacht waar de palen komen, zodat iedereen bediend kan worden. Als mensen te ver van een basisnetwerkpaal wonen, kunnen ze om de installatie van een bijkomende paal verzoeken. Dat zal hun niets kosten, want het valt onder de concessie.

We hebben de concessie toegekend. PitPoint is begonnen met de voorbereiding van de werkzaamheden voor de eerste laadstations. Daarvoor zijn natuurlijk vergunningen nodig. Er moeten immers werkzaamheden worden uitgevoerd. Daarom moeten we de hele operatie coördineren. Daarbij zal de wetgeving inzake openbare aanbestedingen worden nageleefd.

Ook wij konden enkel vaststellen dat de stad Brussel plotsklaps, een week voor de verkiezingen, een elektrische paal had ingericht in de nabijheid van het Atomium. Wij hebben geen weet van een aanvraag tot vergunning of toelating. Ik heb de burgemeester van de stad Brussel daarover een brief geschreven en verwacht eerstdaags zijn antwoord.

PitPoint werd geselecteerd na een procedure die in oktober 2017 werd gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie. Als het u interesseert, zal ik u de referenties bezorgen. De selectiecriteria waren de volgende:

- de prijs: 55/100;
- de kwaliteit van het uitbatingsvoorstel: 20/100;
- de kwaliteit van de verwerking van de installatieaanvraag tot de indienstelling: 15/100;
- de technische kwaliteit: 10/100.

PitPoint werd geselecteerd met 98 punten op 100. Het gaat om een puur administratieve procedure. Vervolgens hebben we een concessieovereenkomst voor diensten ondertekend met als voorwerp "de levering, installatie en uitbating van voor het publiek toegankelijke laadinfrastructuren voor elektrische voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest". PitPoint neemt alle kosten voor zijn rekening en wordt vergoed door middel van een kostprijs voor elke herlaadbeurt, die wordt geïnd bij de gebruikers, en van 5% van de prijs voor het rotatiesysteem van het

*PitPoint a été sélectionné au terme d'une procédure publiée en octobre 2017 dans le Journal officiel de l'Union européenne, sur la base des critères de sélection suivants :*

- le prix : 55/100 ;*
- la qualité de la proposition d'exploitation : 20/100 ;*
- la qualité du traitement, de la demande d'installation à la mise en service : 15/100 ;*
- la qualité technique : 10/100.*

*PitPoint, qui a remporté 98 points sur 100, prend en charge tous les coûts et sera rémunéré par le biais d'une redevance sur toutes les recharges, perçue auprès des utilisateurs, et d'un prélèvement de 5% sur le système de rotation du stationnement. Seuls la signalisation et le marquage sont à la charge de la Région.*

*Je viendrai vous expliquer en détail le fonctionnement du système dans les prochaines semaines, en compagnie de PitPoint.*

*Nous avons également établi une liste d'emplacements, sur la base de suggestions des communes. Nous avons choisi des lieux de référence et déterminerons l'implantation adéquate dans un rayon alentour, en concertation avec les communes et en fonction de contraintes techniques, pratiques et administratives.*

*Nous exploiterons aussi les possibilités qu'offre le numérique pour traiter le plus efficacement possible les demandes des particuliers. Je rappelle que celles-ci sont gratuites.*

*Nous évoquerons également le sujet avec la Ville de Bruxelles, mais il est à noter que même le service de stationnement de la ville n'était pas au courant de l'initiative d'EV-Point près de l'Atomium.*

parkeren. De enige kosten die het gewest op zich neemt, zijn de signalisatie en de markering.

Hoe dat allemaal in zijn werk zal gaan, zal ik u in de komende weken samen met PitPoint in detail toelichten.

We hebben ook een lijst met locaties opgesteld op basis van suggesties van de gemeenten. We hebben referentieplaatsen gekozen en in functie daarvan zal in een straal rond de vastgelegde locatie, in overleg met de gemeenten en in functie van technische, praktische en administratieve beperkingen, de juiste inplanting bepaald worden. Ik benadruk dat het om een basisplan gaat en dat er later altijd bijkomende locaties kunnen toegevoegd worden.

We zullen uiteraard ook gebruikmaken van de bestaande digitale mogelijkheden om elke nieuwe aanvraag van particulieren zo efficiënt mogelijk te behandelen. Ik herhaal dat aanvragen van derden kosteloos zijn.

We zullen het er met de stad Brussel over hebben, maar het is toch wel opmerkelijk dat ook de parkeerdienst van de stad Brussel niet op de hoogte was van het initiatief van EV-Point aan het Atomium. Wellicht zat de verkiezingsweek daar voor iets tussen.

Hoe alles exact zal verlopen, zullen we u in de loop van de komende weken uitleggen.

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- Kunnen de gemeenten die meedoen met het gewestelijke laadpalenplan, nog steeds met privépartners in zee gaan?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Als ze dat doen, zal het gewest optreden.

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- Hoe?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat moeten we nog bepalen.

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA)** *(en néerlandais)*.- *Les communes qui participent au plan régional peuvent-elles encore collaborer avec des partenaires privés ?*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais)*.- *Si elles le font, la Région interviendra.*

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA)** *(en néerlandais)*.- *De quelle manière ?*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais)*.- *Nous devons encore en convenir.*

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- U zegt dat er intussen een lijst is opgesteld met suggesties van de gemeenten, maar wanneer worden de eerste laadpalen eigenlijk geplaatst?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Begin 2019.

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- Gaat de concessieovereenkomst enkel over gewestwegen of ook over gemeentewegen?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ze gaat over alle wegen. Dat heeft de regering beslist.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Het gewest werkt dus met een concessie en laat het noodzakelijke aantal palen plaatsen door PitPoint. Blijkbaar wilt u niet dat gemeenten daarnaast door middel van een wijziging van een reglement of een wegvergunning extra laadpalen laten plaatsen door een privébedrijf.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het gaat niet alleen om een wegvergunning, maar ook om een stedenbouwkundige vergunning, of een vrijstelling daarvan.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Stel dat de gemeenten de nodige vergunningen kunnen voorleggen. Zegt u als gewestelijke beleidsverantwoordelijke dan nog steeds dat het gewestelijke systeem met PitPoint niet combineerbaar is met plaatselijke initiatieven van gemeenten waarbij laadpalen geplaatst en gefinancierd worden door privébedrijven?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Nee, want dat is geen samenhangend beleid. Ik ga ervan uit dat de regering die mening deelt, want de brief die we destijds gestuurd hebben, werd niet alleen door mij, maar ook door minister Fremault en door minister-president Vervoort getekend.

*(Opmerkingen van mevrouw Dhaene)*

Juridisch is er veel mogelijk, maar ook de opportuniteitsvraag is van belang. Wordt het

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Quand les premières bornes seront-elles installées ?*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *Début 2019.*

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Le contrat de concession s'applique-t-il uniquement aux voiries régionales, ou aussi aux voiries communales ?*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *Il couvre toutes les voiries. Ainsi en a décidé le gouvernement.*

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais).*- *La Région travaille donc avec le concessionnaire PitPoint. Vous ne voulez manifestement pas que les communes fassent installer des bornes supplémentaires par une entreprise privée, via une modification de règlement ou une permission de voirie.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *Il ne s'agit pas seulement d'une permission de voirie, mais aussi d'un permis d'urbanisme, ou d'une exemption d'un tel permis.*

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais).*- *Imaginons que les communes soumettent les permis nécessaires. Maintiendrez-vous que le système régional n'est pas combinable avec les initiatives locales de communes qui font appel à des entreprises privées ?*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *Ce ne serait pas une politique cohérente et le gouvernement partage cet avis.*

*(Remarques de Mme Dhaene)*

*Juridiquement, beaucoup de choses sont possibles, mais la question de l'opportunité est également importante. Les communes visent-elles l'intérêt général en agissant de la sorte ? Non, selon moi. Quoi qu'il en soit, le problème ne s'est*

algemeen belang nagestreefd met dergelijke ingrepen van de gemeenten? Volgens mij niet. Het probleem is trouwens niet echt aan de orde. Het deed zich voor in één enkele gemeente, uitgerekend in de week voor de gemeenteraadsverkiezingen.

- *De incidenten zijn gesloten.*

*posé que dans une seule commune, qui plus est durant la semaine précédant les élections.*

- *Les incidents sont clos.*