



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Compte rendu intégral

**Séance plénière du
VENDREDI 27 AVRIL 2018**

(Séance du matin)

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Integraal verslag

**Plenaire vergadering van
VRIJDAG 27 APRIL 2018**

(Ochtendvergadering)

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

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail crriv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

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

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail crriv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE**INHOUD**

EXCUSÉS	8	VERONTSCHULDIGD	8
COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT	8	MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT	8
COUR CONSTITUTIONNELLE	8	GRONDWETTELIJK HOF	8
DÉLIBÉRATIONS BUDGÉTAIRES	8	BEGROTINGSBERAADSLAGINGEN	8
FONDATION ROI BAUDOUIN	9	KONING BOUDEWIJNSTICHTING	9
INSTITUT BRUXELLOIS DE STATISTIQUE ET D'ANALYSE (IBSA)	9	BRUSSELS INSTITUUT VOOR STATISTIEK EN ANALYSE (BISA)	9
Rapport d'évaluation		Evaluatieverslag	
FONDATION KANAL	9	STICHTING KANAL	9
Information des parlementaires		Informatie aan de parlementsleden	
PROJET DE MODIFICATION PARTIELLE DU PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL (PRAS) RELATIVE À LA LIAISON DE TRANSPORT EN COMMUN SOUTERRAINE NORD-SUD	10	ONTWERP VAN GEDEELTELIJEKE WIJZIGING VAN HET GEWESTELIJK BESTEMMINGSPERSONALISATIEPLAN (GBP) BETREFFENDE DE NOORD-ZUIDVERBINDING VAN HET ONDERGRONDSE OPENBAAR VERVOER	10
BANQUE NATIONALE DE BELGIQUE	11	NATIONALE BANK VAN BELGIË	11
Rapport d'entreprise 2017		Ondernemingsverslag 2017	
PROJET D'ORDONNANCE	11	ONTWERP VAN ORDONNANTIE	11
Dépôt		Indiening	
MODIFICATION DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS	11	WIJZIGING VAN DE SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES	11
PRISES EN CONSIDÉRATION	11	INOVERWEGINGNEMINGEN	11
PROPOSITION D'ORDONNANCE	12	VOORSTEL VAN ORDONNANTIE	12
Proposition d'ordonnance de Mmes Anne-Charlotte d'Ursel et Viviane Teitelbaum visant une planification urbanistique intégrant un système de collecte des déchets intelligent et différencié (n°s A-562/1 et 2 – 2016/2017).		Voorstel van ordonnantie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel en mevrouw Viviane Teitelbaum met het oog op een stedenbouwkundige planning met een intelligent en gedifferentieerd systeem voor afvalophaling (nrs. A-562/1 en 2 – 2016/2017).	

Discussion générale – Orateurs :	13	Algemene bespreking – Sprekers:	13
M. Ridouane Chahid, rapporteur		De heer Ridouane Chahid, rapporteur	
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
M. Johan Van den Driessche (N-VA)		De heer Johan Van den Driessche (N-VA)	
Mme Brigitte Grouwels (CD&V)		Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V)	
PROPOSITION DE RÉSOLUTION	21	VOORSTEL VAN RESOLUTIE	21
Proposition de résolution de M. Fabian Maingain, Mmes Isabelle Emmery, Julie de Groote, Els Ampe, M. Jef Van Damme et Mme Brigitte Grouwels relative aux concertations en vue d'une opération de promotion des initiatives de gratuité existantes au sein des musées bruxellois pour relancer la dynamique touristique (n° A-584/1 et 2 – 2017/2018).		Voorstel van resolutie van de heer Fabian Maingain, mevrouw Isabelle Emmery, mevrouw Julie de Groote, mevrouw Els Ampe, de heer Jef Van Damme en mevrouw Brigitte Grouwels betreffende overleg voor acties ter bevordering van de bestaande gratis initiatieven in de Brusselse musea om het toerisme een nieuwe boost te geven (nrs. A-584/1 en 2 – 2017/2018).	
Discussion générale – Orateurs :	21	Algemene bespreking – Sprekers:	21
Mme Caroline Persoons, rapporteuse		Mevrouw Caroline Persoons, rapporteur	
Mme Brigitte Grouwels (CD&V)		Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Fabian Maingain (DéFI)		De heer Fabian Maingain (DéFI)	
Discussion des considérants et du tiret du dispositif	27	Bespreking van de consideransen en van het streepje van het verzoekend gedeelte	27
PROJET D'ORDONNANCE	28	ONTWERP VAN ORDONNANTIE	28
Projet d'ordonnance portant assentiment à l'Accord de coopération du 12 février 2018 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au partage des objectifs belges climat et énergie pour la période 2013-2020 (n° A-654/1 et 2 – 2017/2018).		Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord van 12 februari 2018 tussen de federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de verdeling van de Belgische klimaat- en energiedoelstellingen voor de periode 2013-2020 (nrs._A-654/1 en 2 – 2017/2018).	
Discussion générale – Orateurs :	28	Algemene bespreking – Sprekers:	28
M. Jef Van Damme, rapporteur		De heer Jef Van Damme, rapporteur	

Mme Annemie Maes (Groen)		Mevrouw Annemie Maes (Groen)	
M. Ahmed El Khannouss (cdH)		De heer Ahmed El Khannouss (cdH)	
Mme Brigitte Grouwels (CD&V)		Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V)	
Mme Céline Fremault, ministre		Mevrouw Céline Fremault, ministre	
Discussion des articles	41	Artikelsgewijze bespreking.	41
PROPOSITION DE RÉSOLUTION	41	VOORSTEL VAN RESOLUTIE	41
Proposition de résolution de M. Gaëtan Van Goidsenhoven et Mme Viviane Teitelbaum visant à instaurer un dispositif interactif de délestage du trafic en cas de fermeture d'un axe routier principal de la Région de Bruxelles-Capitale (n° A-305/1 et 2 – 2015/2016).		Voorstel van resolutie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven en mevrouw Viviane Teitelbaum tot invoering van een interactief systeem voor verkeersontlasting in geval van sluiting van een hoofdverkeersas in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nrs. A-305/1 en 2 – 2015/2016).	
Discussion générale – Orateurs :	42	Algemene bespreking – Sprekers:	42
M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)		De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Bruno De Lille (Groen)	
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
PROPOSITION D'ORDONNANCE	46	VOORSTEL VAN ORDONNANTIE	46
Proposition d'ordonnance de M. Bruno De Lille, Mmes Céline Delforge, Annemie Maes, MM. Arnaud Verstraete et Arnaud Pinxteren modifiant l'article 11 de l'arrêté royal du 1 ^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (n° A-495/1 et 2 – 2016/2017).		Voorstel van ordonnantie van de heer Bruno De Lille, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Annemie Maes, de heren Arnaud Verstraete en Arnaud Pinxteren tot wijziging van artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (nrs. A-495/1 en 2 – 2016/2017).	
Discussion générale – Orateurs :	46	Algemene bespreking – Sprekers:	46
M. Pierre Kompany, rapporteur		De heer Pierre Kompany, rapporteur	
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Bruno De Lille (Groen)	
M. Ridouane Chahid (PS)		De heer Ridouane Chahid (PS)	
Mme Zoé Genot (Ecolo)		Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)	
M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)	

M. Jef Van Damme (sp.a)		De heer Jef Van Damme (sp.a)	
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Pierre Kompany (cdH)		De heer Pierre Kompany (cdH)	
M. David Weytsman (MR)		De heer David Weytsman (MR)	
Fait personnel	57	Persoonlijk feit	57
PROPOSITION DE RÉSOLUTION	75	VOORSTEL VAN RESOLUTIE	75
Proposition de résolution de MM. Emmanuel De Bock, Ridouane Chahid, Pierre Kompany, Mme Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Jef Van Damme, Willem Draps, Mme Céline Delforge et M. Bruno De Lille visant à étendre la zone MTB (métro-tram-bus) aux gares de la périphérie afin de permettre aux Bruxellois et aux habitants de la périphérie de privilégier les transports publics (n ^{os} A-519/1 et 2 – 2016/2017).		Voorstel van resolutie van de heer Emmanuel De Bock, de heer Ridouane Chahid, de heer Pierre Kompany, mevrouw Carla Dejonghe, de heer Paul Delva, de heer Jef Van Damme, de heer Willem Draps, mevrouw Céline Delforge en de heer Bruno De Lille teneinde de MTB-zone (metro-tram-bus) uit te breiden tot de stations van de rand zodat de Brusselaars en de inwoners van de rand de voorkeur kunnen geven aan het openbaar vervoer (nrs. A-519/1 en 2 – 2016/2017).	
Discussion générale – Orateurs :	75	Algemene bespreking – Sprekers:	75
M. Marc Loewenstein, rapporteur		De heer Marc Loewenstein, rapporteur	
M. Emmanuel De Bock (DéFI)		De heer Emmanuel De Bock (DéFI)	
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
M. David Weytsman (MR)		De heer David Weytsman (MR)	
M. Pierre Kompany (cdH)		De heer Pierre Kompany (cdH)	
Discussion des considérants et des tirets du dispositif	82	Bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte	82
PROPOSITION DE RÉSOLUTION	83	VOORSTEL VAN RESOLUTIE	83
Proposition de résolution de MM. Marc Loewenstein, Ridouane Chahid, Mme Carla Dejonghe, MM. Pierre Kompany, Paul Delva, Jef Van Damme, Mmes Céline Delforge, Anne-Charlotte d'Ursel et M. Bruno De Lille visant à rendre obligatoire l'installation d'un système anti-collision intelligent sur les bus de la STIB ainsi que sur les nouveaux véhicules mis en circulation (n ^{os} A-540/1 et 2 – 2016/2017).		Voorstel van resolutie van de heer Marc Loewenstein, de heer Ridouane Chahid, mevrouw Carla Dejonghe, de heer Pierre Kompany, de heer Paul Delva, de heer Jef Van Damme, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel en de heer Bruno De Lille met het oog op de verplichte installatie van een intelligent antibotsing-systeem op de MIVB-bussen, alsook op de nieuwe in het verkeer gestelde voertuigen	

		(nrs. A-540/1 en 2 – 2016/2017).
Discussion générale – Orateur :	83	Algemene bespreking – Spreker:
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)
Discussion des considérants et des tirets du dispositif	86	Bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte

PRÉSIDENCE : M. CHARLES PICQUÉ, PRÉSIDENT.
VOORZITTERSCHAP: DE HEER CHARLES PICQUÉ, VOORZITTER.

- La séance est ouverte à 9h42.

M. le président.- Je déclare ouverte la séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 27 avril 2018.

EXCUSÉS

M. le président.- Ont prié d'excuser leur absence :

- Mme Corinne De Permentier ;
- M. Arnaud Pinxteren ;
- M. Fouad Ahidar ;
- Mme Mathilde El Bakri.

- De vergadering wordt geopend om 9.42 uur.

De voorzitter.- Ik verklaar de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van vrijdag 27 april 2018 geopend.

VERONTSCHULDIGD

De voorzitter.- Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid:

- mevrouw Corinne De Permentier;
- de heer Arnaud Pinxteren;
- de heer Fouad Ahidar;
- mevrouw Mathilde El Bakri.

COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT

COUR CONSTITUTIONNELLE

M. le président.- Diverses communications ont été faites au parlement par la Cour constitutionnelle.

Elles figureront en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

DÉLIBÉRATIONS BUDGÉTAIRES

M. le président.- Divers arrêtés ont été transmis au parlement par le gouvernement.

MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT

GRONDWETTELIJK HOF

De voorzitter.- Verscheidene mededelingen werden door het Grondwettelijk Hof aan het parlement gedaan.

Zij zullen in de bijlagen van het integraal verslag van de vergadering worden opgenomen.

BEGROTINGSBERAADSLAGINGEN

De voorzitter.- Verscheidene besluiten werden door de regering aan het parlement overgezonden.

Ils figureront en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

M. le président.- En application de l'article 88 de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, le Service public régional de Bruxelles nous transmet une décision.

Elle figurera en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

FONDATION ROI BAUDOUIN

M. le président.- Par lettre du 27 mars 2018, l'administrateur délégué de la Fondation Roi Baudouin nous transmet sa publication intitulée : "Champs de vision – Tour d'horizon des activités de la Fondation Roi Baudouin", qui comporte un volet sur la précarité énergétique.

- Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

INSTITUT BRUXELLOIS DE STATISTIQUE ET D'ANALYSE (IBSA)

Rapport d'évaluation

M. le président.- Par lettre du 30 mars 2018, le ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale transmet le rapport d'évaluation de l'Institut bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA) relatif aux effets du Traité sur la stabilité, la coordination et la gouvernance sur la Région de Bruxelles-Capitale et la Commission communautaire commune, ainsi que l'avis du Conseil économique et social, dont le Gouvernement et le Collège réuni ont pris acte le 21 mars 2018.

- Renvoi à la Commission chargée des questions européennes.

FONDATION KANAL

Information des parlementaires

M. le président.- Par lettre du 5 avril 2018, le

Zij zullen in de bijlagen van het integraal verslag van de vergadering worden opgenomen.

De voorzitter.- Overeenkomstig artikel 88 van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, zendt de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel ons een beslissing.

Zij zal in de bijlagen van het integraal verslag van de vergadering worden opgenomen.

KONING BOUDEWIJNSTICHTING

De voorzitter.- Bij brief van 27 maart 2018 bezorgt de afgevaardigde beheerder van de Koning Bouwijnstichting ons haar publicatie getiteld: "Blikveld – Achtergrondinformatie bij de activiteiten van de Koning Bouwijnstichting", waarin een deel gewijd is aan de energiearmoede.

- Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

BRUSSEL INSTITUUT VOOR STATISTIEK EN ANALYSE (BISA)

Evaluatieverslag

De voorzitter.- Bij brief van 30 maart 2018 zendt de minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het evaluatieverslag van het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) betreffende de gevolgen van het Verdrag inzake stabiliteit, coördinatie en bestuur voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, alsook het advies van de Economische en Sociale Raad, waarvan de regering en het Verenigd College akte genomen hebben op 21 maart 2018.

- Verwezen naar de commissie belast met de Europese Aangelegenheden.

STICHTING KANAL

Informatie aan de parlementsleden

De voorzitter.- Bij brief van 5 april 2018 deelt de

ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale nous communique copie des documents suivants :

- la pré-étude de faisabilité de l'implantation de la plateforme régionale, réalisée par Lhoas & Lhoas ;
 - l'accord de protocole entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Fondation Kanal et le Centre Pompidou, signé le 29 septembre 2016 ;
 - le contrat d'aide au démarrage entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Fondation Kanal et le Centre Pompidou, signé le 19 juillet 2017 ;
 - l'accord de partenariat structurel entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Fondation Kanal et le Centre Pompidou, signé le 18 décembre 2017 ;
 - les études concernant la réaffectation du garage Citroën, réalisées par WAM (association temporaire du bureau d'architecture bruxellois MSA et Docomomo NL) ;
 - l'estimation du coût de traitement du sol, réalisée par Aries ;
 - les études complémentaires concernant le désamiantage, réalisées par Pegase ;
 - les études de scénarios financiers et opérationnels, réalisées par Ernst & Young.
- Renvoi à la Commission du développement territorial.

PROJET DE MODIFICATION PARTIELLE DU PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL (PRAS) RELATIVE À LA LIAISON DE TRANSPORT EN COMMUN SOUTERRAINE NORD-SUD

M. le président. - Par lettre du 13 avril 2018, le ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale nous communique une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant la modification partielle du Plan régional d'affectation du sol

minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een kopie mee van volgende documenten:

- de voorstudie naar de haalbaarheid van de vestiging van het gewestelijk platform, uitgevoerd door Lhoas & Lhoas;
 - het protocolakkoord tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Stichting Kanal en het Centre Pompidou, ondertekend op 29 september 2016;
 - de aanloopovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Stichting Kanal en het Centre Pompidou, ondertekend op 19 juli 2017;
 - de structurele partnerschapovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Stichting Kanal en het Centre Pompidou, ondertekend op 18 december 2017;
 - de studies betreffende de herbestemming van de Citroëngarage, uitgevoerd door WAM (tijdelijke vereniging van Brussels architectenbureau MSA en Docomomo NL);
 - de raming van de saneringskosten, uitgevoerd door Aries;
 - de bijkomende studies betreffende asbestverwijdering, uitgevoerd door Pegase;
 - de studies betreffende financiële en operationele scenario's, uitgevoerd door Ernst & Young.
- Verzonden naar de commissie voor de Territoriale Ontwikkeling.

ONTWERP VAN GEDEELTELIJKE WIJZIGING VAN HET GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN (GBP) BETREFFENDE DE NOORD-ZUID- VERBINDING VAN HET ONDERGRONDSE OPENBAAR VERVOER

De voorzitter. - Bij brief van 13 april 2018 geeft de minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een kopie van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van de gedeeltelijke wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) dat op 3 mei

(PRAS) arrêté le 3 mai 2001 relative à la liaison de transport en commun haute performance Nord-Sud, conformément à l'article 26 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (Cobat), approuvé le 29 mars 2018.

– Renvoi à la Commission du développement territorial.

BANQUE NATIONALE DE BELGIQUE

Rapport d'entreprise 2017

M. le président.- Par lettre du 19 avril 2018, le gouverneur de la Banque Nationale de Belgique transmet le rapport d'entreprise 2017.

– Pour information.

PROJET D'ORDONNANCE

Dépôt

M. le président.- En date du 30 mars 2018, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord de coopération du 26 février 2018 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la création de la Fondation Forêt de Soignes (n° A-670/1 - 2017/2018).

– Renvoi à la Commission de l'environnement et de l'énergie.

MODIFICATION DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS

M. le président.- Par courriel du 17 avril 2018, le groupe MR communique une modification dans la composition des commissions permanentes.

Elle figurera en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

PRISES EN CONSIDÉRATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de

2001 werd goedgekeurd betreffende de hoog-performante Noord-Zuidverbinding van het openbaar vervoer, overeenkomstig artikel 26 van het Brussels Wetboek van de Ruimtelijke Ordening (BWRO), goedgekeurd op 29 maart 2018.

– Verzonden naar de commissie voor de Territoriale Ontwikkeling.

NATIONALE BANK VAN BELGIË

Ondernemingsverslag 2017

De voorzitter.- Bij brief van 19 april 2018 bezorgt de gouverneur van de Nationale Bank van België het ondernemingsverslag 2017.

– Ter informatie.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

Indiening

De voorzitter.- Op 30 maart 2018 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 26 februari 2018 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de oprichting van de Stichting Zoniënwoud (nr. A-670/1 - 2017/2018) ingediend.

– Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

WIJZIGING VAN DE SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES

De voorzitter.- Bij mail van 17 april 2018 deelt de MR-fractie een wijziging mee in de samenstelling van de vaste commissies.

Zij zal in de bijlagen van het integraal verslag van de vergadering worden opgenomen.

INOVERWEGINGNEMINGEN

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegning-neming van het voorstel van resolutie van de heer

M. Marc Loewenstein visant à rendre obligatoire le port du casque vélo pour les enfants de moins de 14 ans (n° A-583/1 – 2017/2018).

Pas d'observation ?

– Renvoi à la Commission de l'infrastructure.

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de MM. Arnaud Pinxteren, Christos Doulkeridis, Mme Annemie Maes, MM. Bruno De Lille et Arnaud Verstraete visant à favoriser les productions d'œuvres audiovisuelles durables (n° A-639/1 – 2017/2018).

Pas d'observation ?

– Renvoi à la Commission des affaires économiques et de l'emploi.

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, Céline Delforge et M. Bruno De Lille visant à améliorer la coordination et l'exécution des chantiers en Région bruxelloise (n° A-642/1 – 2017/2018).

Pas d'observation ?

– Renvoi à la Commission de l'infrastructure.

Marc Loewenstein om het dragen van een fietshelm te verplichten voor kinderen jonger dan 14 jaar (nr. A-583/1 – 2017/2018).

Geen bezwaar?

– Verzonden naar de commissie voor de Infrastructuur.

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegening van het voorstel van resolutie van de heren Arnaud Pinxteren, Christos Doulkeridis, mevrouw Annemie Maes, de heren Bruno De Lille en Arnaud Verstraete ertoe strekkende duurzame audiovisuele producties aan te moedigen (nr. A-639/1 – 2017/2018).

Geen bezwaar?

– Verzonden naar de commissie voor de Economische Zaken en de Tewerkstelling.

De voorzitter.- Aan de orde is de inoverwegening van het voorstel van resolutie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Céline Delforge en de heer Bruno De Lille ertoe strekkende de coördinatie en uitvoering van bouwwerken in het Brussels Gewest te verbeteren (nr. A-642/1 – 2017/2018).

Geen bezwaar?

– Verzonden naar de commissie voor de Infrastructuur.

PROPOSITION D'ORDONNANCE

PROPOSITION D'ORDONNANCE DE MMES ANNE-CHARLOTTE D'URSEL ET VIVIANE TEITELBAUM VISANT UNE PLANIFICATION URBANISTIQUE INTÉGRANT UN SYSTÈME DE COLLECTE DES DÉCHETS INTELLIGENT ET DIFFÉRENCIÉ (N° A-562/1 ET 2 – 2016/2017).

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL EN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM MET HET OOG OP EEN STEDENBOUWKUNDIGE PLANNING MET EEN INTELLIGENT EN GEDIFFERENTIEERD SYSTEEM VOOR AFVALOPHALING (NRS. A-562/1 EN 2 – 2016/2017).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à M. Chahid, rapporteur.

M. Ridouane Chahid, rapporteur.- Nous avons commencé par un exposé introductif de Mme d'Ursel mettant en avant le fait que le système actuel de collecte des déchets - en porte-à-porte, deux fois par semaine et par camion - donnait l'impression que Bruxelles était une ville sale et participait aux pollutions sonore et atmosphérique. Selon l'auteure, la proposition d'ordonnance vise à adopter une autre manière de trier et de collecter les déchets et poursuit deux objectifs principaux :

- l'amélioration de la qualité de vie des habitants et de l'image de notre capitale ;
- l'amélioration du tri des déchets et l'introduction d'un type d'économie circulaire.

Ces objectifs devraient être atteints par une politique de différenciation tenant compte de la densité du bâti et de l'environnement des quartiers. Mme d'Ursel a ajouté qu'il était dès lors primordial de modifier le Règlement régional d'urbanisme (RRU), surtout le volet relatif aux ordures ménagères.

Lors de la discussion générale, le groupe Groen, représenté par M. Verstraete, a mentionné que cette thématique était chère à son parti. Il a ajouté que la collecte devait changer afin de réduire la production de déchets et favoriser davantage leur recyclage. Il a suggéré de renforcer le principe du pollueur-paiEUR.

Mme Emmery, pour le groupe socialiste, a souligné que cette idée n'était pas neuve et que les premiers conteneurs enterrés devraient voir le jour très prochainement. Elle a néanmoins exprimé son scepticisme quant au système de collecte intelligent en raison des nombreuses critiques dont il fait l'objet, notamment au regard de l'efficacité du tri.

Ont aussi été abordés le problème des dépôts clandestins et la complication pour les personnes à mobilité réduite. Mme Emmery a ajouté que le groupe PS était prêt à mener une réflexion sur cette problématique dans le cadre de la réforme du RRU.

Algemene besprekking

De voorzitter.- De algemene besprekking is geopend.

De heer Chahid, rapporteur, heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid, rapporteur (in het Frans).- *Mevrouw d'Ursel wees er in haar inleidende uiteenzetting op dat de indieners van het voorstel een ander sorteer- en ophaalsysteem willen, om vuil ogende straten en geluids- en geurbinder te vermijden. Het nieuwe systeem moet de levenskwaliteit voor de Brusselaars, de gescheiden ophaling en het imago van de stad verbeteren en bijdragen tot de totstandkoming van een kringloopeconomie. Daartoe is een gedifferentieerd beleid nodig, waarbij rekening wordt gehouden met de bouwdichtheid en de omgeving in de wijken. Mevrouw d'Ursel stelde dat daartoe de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) moet worden aangepast.*

Tijdens de algemene besprekking pleitte de heer Verstraete in naam van Groen er enerzijds voor dat er minder afval wordt gecreëerd en anderzijds, dat het afval beter wordt gerecycleerd. Daartoe moest volgens hem het principe dat de vervuiler betaalt, worden versterkt.

Mevrouw Emmery onderstreepte in naam van de PS dat slimme afvalophaling geen nieuw idee was en dat er binnenkort ondergrondse containers komen. Tegelijk liet zij zich sceptisch uit over de doeltreffendheid van de afvalscheiding en kaartte zij het sluikstorten en de moeilijkheden voor personen met een beperkte mobiliteit aan. Ten slotte concludeerde zij dat de PS bereid is om een dergelijk beleid in het kader van de hervorming van de GSV te bestuderen, maar het voorstel van ordonnantie niet zou steunen, omdat men betwijfelde of het doel en de voorgestelde middelen wel op elkaar aansloten.

De heer Pinxteren verheugde zich in naam van Ecolo over het voorstel, dat de mogelijkheid opende voor een debat over het laten betalen van de vervuiler. Volgens hem laat het nieuwe systeem toe om de kosten en de milieuhinder te verminderen. Hij hoopte dat hier bij de hervorming van de GSV voort op wordt ingegaan.

Mevrouw Grouwels van de CD&V was het eens

Toutefois, il ne soutiendra pas la proposition d'ordonnance, car il doute de l'adéquation entre les objectifs et les moyens proposés.

Pour le groupe Ecolo, M. Pinxteren s'est réjoui de cette proposition qui offre l'opportunité d'un futur débat sur le principe du pollueur-payeur. Le nouveau système permettrait, selon lui, de réduire les coûts financiers et environnementaux. Il a exprimé son souhait de prolonger cette proposition par une réflexion de fond dans le cadre de la réforme du RRU.

Mme Grouwels, pour le groupe CD&V, a dit partager l'intention de la proposition d'ordonnance, mais elle souhaiterait aborder cette thématique dans le cadre plus large du RRU afin de mener une réflexion plus profonde, notamment sur la situation des personnes âgées.

Mme d'Ursel s'est réjouie que ses collègues aient exprimé leur souhait d'entamer une telle réflexion dans le cadre de la réforme du RRU, mais elle a regretté que sa proposition n'ait pas fait l'unanimité.

La proposition d'ordonnance a été rejetée par 8 voix contre, 5 voix pour et 1 abstention.

(Applaudissements sur tous les bancs)

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je remercie M. Chahid de son rapport. Je me permets néanmoins de renvoyer toute personne intéressée au rapport écrit, plus exhaustif, car il permet de comprendre tous les enjeux de la proposition.

Comme c'est souvent le cas des bonnes idées et des bonnes mesures, notre proposition est très simple. Penser la politique des déchets et les différents types de collecte des déchets avant même la conception d'un immeuble, d'un ensemble d'habitations ou d'un nouveau quartier permettrait de se passer de ces sacs-poubelles qui contribuent à donner à notre ville une image de capitale sale. Les sacs en plastique déposés sur les trottoirs plusieurs fois par semaine sont encombrants, envahissants et malodorants, tandis que les camions de ramassage qui tournent en permanence sont énergivores.

Nous demandons de prendre en considération la

met het idee achter het voorstel, maar wou het thema bespreken in het ruimere kader van de hervorming van de GSV, zodat er dieper kan worden ingegaan op de problematiek van de ouderen.

Mevrouw d'Ursel verheugde zich erover dat de parlementsleden het onderwerp in het kader van de hervorming van de GSV wilden bespreken, maar betreureerde dat ze zich niet unaniem achter haar voorstel schaarden.

Het voorstel van ordonnantie werd verworpen met 8 stemmen tegen, 5 stemmen voor en 1 onthouding.

(Algemeen applaus)

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik dank collega Chahid voor het verslag, maar wil niettemin ook naar het schriftelijke rapport verwijzen, want daarin komen alle aspecten van het voorstel aan bod.*

Als we ons afvalbeleid zouden uitstippelen nog voor de ontwerpfase van nieuwe gebouwen en wijken, zouden vuilniszakken overbodig kunnen worden. Vuilniszakken dragen immers bij tot het imago van vuile stad.

We vragen om in de ontwerpfase van nieuwe gebouwen een alternatief voor de oranje zak uit te werken, want die is niet biologisch afbreekbaar en wordt bovendien naar Ieper getransporteerd.

We vragen ook dat alle nieuwe woon- of kantoorgebouwen gemeenschappelijke voorzieningen krijgen om afval te scheiden. Zulke voorzieningen

politique des déchets en amont de tout projet et de prévoir, pour tout nouvel immeuble, un système de collecte alternatif aux sacs orange, qui ne sont pas biodégradables et sont en outre envoyés en camion à Ypres, à 150km d'ici.

Nous demandons également que tout nouveau lotissement d'habitations ou de bureaux, dont le nombre minimum sera fixé par le gouvernement, comprenne un système d'équipements collectifs pour évacuer les déchets PMC, organiques, non recyclables, papier et carton, soit par infrastructures de surface et souterraines, soit par un raccordement direct vers une installation de tri.

Plusieurs systèmes sont possibles, selon la configuration des quartiers. Tous donnent d'excellents résultats dans d'autres villes du monde, qui sont dès lors des villes propres.

Bien que les idées exposées dans notre proposition aient reçu un accueil favorable en commission, la majorité a rejeté le texte.

Les arguments invoqués pour couler ce texte par le fond ont laissé une partie de la commission pantoise, tant du côté de l'opposition que de la majorité. D'ailleurs, plusieurs groupes de la majorité n'ont pas pris la parole. J'ignore si c'est par paresse, par gêne parce qu'ils adhèrent totalement à notre texte ou par manque de courage.

Le CD&V a eu ce courage. Il n'a pas pu supporter l'inertie de ses partenaires de majorité devant la malpropreté qui afflige les Bruxellois et l'immobilisme du gouvernement depuis de trop nombreuses années. Il n'a pas hésité à s'abstenir en commission et je l'en remercie.

Je vais maintenant réfuter point par point les cinq arguments invoqués par la majorité.

En premier lieu, notre texte ne tiendrait pas compte de la problématique des impétrants et de la largeur des voiries. Cet argument ne tient pas la route pour plusieurs raisons. Tout d'abord, avec un système de collecte différenciée, on installe les infrastructures précisément en fonction de la configuration des zones. Ensuite, cet argument, que l'on entend souvent dans la bouche de la ministre de la Malpropreté à Bruxelles, reposera sur une impossibilité technique générale due à la soi-disant configuration spécifique de Bruxelles. Or,

kunnen meerdere vormen aannemen en leveren in andere steden uitstekende resultaten op.

Hoewel onze ideeën een gunstig onthaal kregen in de commissie, werden ze door de meerderheid verworpen.

Een deel van de commissie was sprakeloos na het horen van de sprekers die het voorstel kelderden. Meerdere fracties van de meerderheid vroegen zelfs het woord niet.

De CD&V had wel de moed om in te gaan tegen het getalm van de meerderheid om iets te doen aan het vuilnis dat de Brusselaar al jarenlang een doorn in het oog is. Ik dank de partij voor haar onthouding in de commissie.

Ik zal nu de vijf argumenten van de meerderheid weerleggen.

Onze tekst zou geen rekening houden met de nutsvoorzieningen en de breedte van de straten. Dat argument houdt geen steek, want bij gedifferentieerde ophaling wordt er bij de aanleg van infrastructuur met die omstandigheden rekening gehouden. Dat argument neemt de 'staatssecretaris van Vuilrigheid' vaak in de mond en zou zijn ingegeven door de zogenaamd specifieke Brusselse context. Dat klopt niet, want Lissabon, Edinburgh, Sevilla en Ljubljana hebben een veel complexere topografie dan Brussel en daar wordt wel een intelligent afvalbeleid gevoerd.

Het tweede argument van de meerderheid is dat er bij intelligente ophaalsystemen minder goed gesorteerd zou worden. Die bewering slaat nergens op. Uit een vergelijking van Europese hoofdsteden blijkt dat steden met intelligente afvalophalsystemen bovenaan het klassement staan, niet alleen wat het ophaal- en sorteerpercentage betreft, maar ook op het vlak van efficiëntie.

Ten derde beweert de meerderheid dat de ophaalpunten tot illegale stortplaatsen zouden uitgroeien. Alsof Brussel zonder intelligente ophaling geen probleem heeft met sluijkstorten! Intelligente ophaalsystemen helpen net om dat probleem efficiënter te bestrijden. Bovendien ligt het ophaalpercentage hoger in steden met intelligente afvalophaling. Wie een stinkende zak wil weggooien, kan hem immers in een container

Lisbonne, Édimbourg et Séville, par exemple, qui ont des configurations, des rues historiques et une topographie bien plus complexes qu'à Bruxelles, ont mis en place des politiques de collecte intelligente. Mieux encore, Ljubljana, championne dans la récolte des déchets, présente une topographie et une configuration urbanistique également beaucoup plus intriquées, avec des rues à flanc de colline, des rivières, des rues historiques, un quartier du château en altitude... Pourtant, là-bas, ce système est un succès.

En deuxième lieu, le tri serait moins efficace dans les systèmes de collecte intelligents. Cette affirmation est totalement inexacte. La comparaison des capitales européennes réalisée par la Commission européenne démontre que quatre capitales qui ont adopté un système de collecte intelligent - Vienne, Ljubljana, Helsinki et Tallinn - sont en tête du classement des performances des capitales européennes, non seulement pour les taux de collecte et de tri, mais également pour l'efficacité du système de collecte.

En troisième lieu, ces points de collecte attireraient des dépôts clandestins. Cela fait sourire puisque nous savons que Bruxelles, sans système de collecte intelligente, connaît déjà de graves problèmes récurrents de dépôts clandestins. Un système de collecte intelligente permet précisément d'éviter ce problème et de le combattre plus efficacement. Par ailleurs, le taux de collecte est supérieur dans les villes qui ont introduit un système de collecte intelligent. Quand on veut se débarrasser d'un sac, par exemple malodorant, on peut le mettre dans un container au lieu de le jeter dans l'espace public.

Selon le quatrième point de critique, ce type de collecte serait également plus compliqué, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Cette affirmation est inexacte, pour différentes raisons : d'abord, parce que l'installation de pneumatiques avec connexion depuis les appartements des nouveaux quartiers est, au contraire, un avantage pour les personnes à mobilité réduite. Ensuite, parce que la mise en place de conteneurs enterrés en voirie permet, par exemple, de ne plus devoir sortir systématiquement des sacs très lourds. Enfin, parce que les bacs à compost communs à plusieurs habitations permettent précisément d'éviter de devoir porter des sacs très lourds jusqu'à la rue.

werpen in plaats van hem in de openbare ruimte te dumpen.

Het vierde argument is dat minder mobiele mensen het moeilijker zouden hebben om hun afval te deponeren. Ook die bewering klopt niet, want de installatie van pneumatische systemen in nieuwbouwappartementen vergemakkelijkt net de afvalophaling. Voorts betekenen ondergrondse containers en gemeenschappelijke compostbakken dat je niet langer met zware zakken hoeft te zeulen.

Het vijfde punt van kritiek betreft de kosten. Volgens meerdere studies bestaat er een verband tussen hoe de afvalophaling fiscaal is geregeld en de efficiëntie ervan: steden met een pay-as-you-throwbeleid leggen de beste ophaalcijfers voor en hebben daardoor lagere verwerkingskosten, in tegenstelling tot steden zonder gedifferentieerde tarieven (diftar). De stad Antwerpen heeft trouwens berekend dat ze dankzij intelligente ondergrondse containers op transportkosten bespaart.

Ik hoop dat onze tekst integraal zal worden opgenomen in de bijgewerkte Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV).

(Applaus bij de MR, Groen en Ecolo)

Le cinquième point de critique concerne la question du coût. Plusieurs études, dont celle de la Commission européenne en 2015, ont établi une corrélation entre le régime fiscal d'un système de collecte et le taux de collecte : les villes qui appliquent le principe du "pay as you throw" grâce un système de collecte intelligente ont de meilleurs taux de collecte, et donc des coûts moindres de traitement et de gestion, à l'inverse des villes qui imposent une taxe indifférenciée. Par ailleurs, la ville d'Anvers a calculé que la mise en terre de conteneurs intelligents connectés en temps réel lui a permis de mieux gérer les circuits de collecte des déchets et de réaliser ainsi des économies de transport et, partant, des économies financières.

J'aurais préféré que notre texte soit adopté à l'unanimité aujourd'hui, mais je fais le vœu qu'il puisse être intégré tel quel, comme certains députés l'ont laissé sous-entendre, dans la réforme actuelle du Règlement régional d'urbanisme (RRU). Nous aurons alors fait avancer le dossier de la propreté à Bruxelles.

(Applaudissements sur les bancs du MR, de Groen et d'Ecolo)

M. le président.- La parole est à M. Verstraete.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- Je remercie nos collègues du MR pour cette proposition d'ordonnance. La gestion des déchets est un sujet cher à Groen et un grand défi à Bruxelles.

De nos jours, nous jetons beaucoup trop. Idéalement, toute matière première devrait être valorisée, comme dans la nature. Le système actuel exerce un impact local et mondial considérable. Les coûts économiques et écologiques explosent, sans parler des coûts de personnel, de la pollution atmosphérique, des embouteillages aux heures de pointe, de la pollution de l'espace public, etc.

M. Cerexhe a rappelé le problème des sacs en plastique déchirés. Il est temps d'évoluer vers un système plus simple et plus sain. Cette proposition d'ordonnance prévoit la mise en place, dès la construction de nouveaux immeubles et de nouveaux quartiers, de systèmes innovants de tri et

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik dank de collega's van de MR voor dit voorstel van ordonnantie. Afvalbeheer is ook voor Groen een bijzonder belangrijk thema. Het vormt dan ook een grote uitdaging voor Brussel.

Er wordt vandaag nog veel te veel weggegooid. In principe zou er geen afval mogen zijn, want elke grondstof kan hergebruikt worden. Op dat vlak kunnen we veel leren van de natuur en hebben we nog een lange weg te gaan. De impact van het huidige systeem is gigantisch, zowel lokaal als op mondiale niveau. Vrachtwagens die dagelijks rondrijden, oefenen een zeer grote negatieve impact uit. De economische en ecologische kosten rijzen de pan uit. En dan zijn er ook nog de hoge personeelskosten, de luchtvervuiling, het fileleed tijdens de spitsuren, de vervuiling van de openbare ruimte enzovoort. De heer Cerexhe haalde onlangs nog het probleem aan van de gescheurde plastic zakken. Het gebruik van plastic zakken is trouwens compleet achterhaald. Het kan en moet

de recyclage des déchets, par exemple l'installation de conteneurs enterrés basés sur le principe du pollueur payeur.

C'est la seule manière de réduire la production de déchets. Pour Groen, cet aspect de la proposition pourrait même être plus explicite encore.

Des solutions intéressantes de collecte des déchets organiques sont proposées dans l'exposé des motifs. L'idéal serait de transformer les déchets en compost dans chaque quartier, pour directement y enrichir les plantations.

Quoi qu'il en soit, il serait insensé de maintenir le système actuel et je regrette le conservatisme du PS. Il doute de l'efficacité du système proposé et craint les dépôts clandestins, mais le système actuel est le plus inefficace qui soit. Les dépôts clandestins constituent un grave problème à Bruxelles. Le PS, chargé depuis de longues années de la politique des déchets dans les gouvernements successifs, est responsable de ce statu quo. Sa réticence illustre l'ampleur du problème.

Je compte sur le soutien du PS lors de la révision prochaine du Règlement régional d'urbanisme (RRU) au sein de notre Parlement. J'espère que nous en profitons pour introduire des mesures tournées vers l'avenir. Je compte sur d'autres partis demandeurs, tels le cdH et le CD&V.

(Applaudissements sur les bancs de Groen et Ecolo)

M. le président.- La parole est à M. Van den Driessche.

anders. We moeten evolueren naar een systeem dat eenvoudiger en gezonder is.

Dit voorstel van ordonnantie bepaalt dat in nieuwe gebouwen en nieuwe wijken proactief plaats wordt ingeruimd voor innovatieve systemen om afval te sorteren en te recycleren. Het is natuurlijk veel logischer om dergelijke systemen al te integreren tijdens de ontwerpfasen. Dat kan dan bijvoorbeeld gaan over ondergrondse containers die werken volgens het principe 'de vervuiler betaalt'. Alleen zo kan de afvalproductie omlaag, wat altijd het eerste doel moet zijn. Voor Groen mag dat onderdeel van het voorstel van ordonnantie zelfs nog iets explicieter gesteld worden.

In de memorie van toelichting staan er wel degelijk voorstellen voor de inzameling en ophaling van organisch afval. Nog beter zou echter zijn om dat afval lokaal te composteren en het compost ter plaatse te gebruiken voor de bloemen, planten en bomen in de buurt. De afvalproductie beheersen is een principe dat alleszins nog wat meer in de verf moet gezet worden.

Het huidige systeem behouden is onverdedigbaar. Ik betreur dan ook de bijzonder conservatieve reactie van de PS. Die fractie betwijfelt of zo'n systeem wel efficiënt is en vreest voor meer sluijkstorten. Dat is onvoorstelbaar! Het is immers gewoon onmogelijk om een inefficiënter systeem te vinden dan het huidige. Er is in Brussel een ontzaglijk probleem van sluijkstorten. De PS, die al vele jaren in de respectieve regeringen bevoegd is voor afvalbeheer, is dan ook verantwoordelijk voor die stilstand. De terughoudendheid van de PS is illustratief voor het probleem waarmee Brussel kampt.

Ik reken dan ook op de steun van de PS wanneer binnenkort het parlement de herziening van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) aanvat. Hopelijk kunnen we bij die gelegenheid een aantal toekomstgerichte maatregelen invoeren. Ik reken daarbij op de partijen, zoals de cdH en de CD&V, die ook pleiten voor een nieuw afvalbeleid. Het is nu tijd voor actie!

(Applaus bij Groen en Ecolo)

De voorzitter.- De heer Van den Driessche heeft het woord.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (*en néerlandais*).- *La propreté et la politique en matière de déchets constituent d'importants défis pour la Région. Les touristes nous en rappellent régulièrement l'acuité.*

Le système de collecte actuel selon lequel les sacs en plastique de déchets ménagers sont ramassés sur la voie publique sans distinction entre les quartiers, est dépassé. Il est inefficace en termes de personnel, de pollution de l'air, de congestion automobile et de propreté, et en outre très coûteux pour la société.

Par ailleurs, l'usage de sacs en plastique susceptibles de se déchirer est un facteur de nuisances visuelles et olfactives. De plus, ces sacs gênent les usagers de l'espace public.

Il faut donc réfléchir à une gestion différenciée de la collecte de déchets et adapter les dispositifs de collecte aux caractéristiques des zones urbaines.

Pour la N-VA, il est aussi nécessaire que les dispositifs de collecte soient intégrés d'embrée aux projets urbanistiques des immeubles de logements et à l'équipement des voiries, en prévoyant des systèmes qui remplacent le dépôt de sacs poubelles sur la voie publique.

La N-VA soutient la proposition d'ordonnance.

En commission, le PS, DéFI et le cdH ont voté contre. Pourtant, depuis 2010, des secrétaires d'État PS ont mené trois réformes successives en la matière, sans que Bruxelles s'en trouve plus propre. Ce n'est pas étonnant : si les règles changent sans arrêt, les gens se trompent. De plus, les changements étaient mal organisés. En fin de compte, beaucoup de temps et d'argent ont été perdus.

En commission, le PS a demandé davantage de temps pour réfléchir. Il a pourtant eu le temps depuis qu'il est impliqué dans la politique, soit depuis 2004. Ce parti ne nous apportera pas plus d'avancées en la matière que par rapport à d'autres grands défis comme la mobilité et la sécurité. Cela fait quinze ans que la Région stagne et, là aussi, elle s'est fait dépasser par de nombreuses villes belges et européennes. La N-VA le déplore.

Nous voterons donc pour la proposition

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Netheid en afvalbeleid vormen grote uitdagingen voor het gewest. Soms merken we dat niet meer. Gelukkig worden we er geregeld aan herinnerd wanneer toeristen opmerken hoe groot het probleem van netheid en sluijkstorten hier is.

Het huidige ophaalsysteem, waarbij huishoudelijk afval in plastic zakken op de openbare weg wordt geplaatst en van deur tot deur wordt opgehaald zonder te differentiëren naargelang de wijk, is achterhaald. Het systeem is bijzonder inefficiënt wat de inzet van personeel, de luchtvervuiling, de verkeerscongestie en de netheid betreft. De kostprijs voor de maatschappij is enorm.

Ook het gebruik van een enkel recipiënt, namelijk plastic zakken, draagt bij tot de hinder op de wegen. De vuilniszakken scheuren soms open en veroorzaken geurbinder. Ze tasten het uitzicht van de openbare ruimte aan en besmeuren het imago van onze stad. Bovendien zijn ze hinderlijk voor de gebruikers van de openbare ruimte.

Gedifferentieerd beheer van de afvalophaling is daarom een waardevol denkspoor. Ik denk dan aan een ophaling en een aanpassing van de ophaalvoorzieningen naargelang de kenmerken van een stadszone.

Ook is het voor de N-VA noodzakelijk dat de ophaalvoorzieningen vooraf geïntegreerd worden in het stedenbouwkundige ontwerp van de woongebouwen en de aanleg van de openbare wegen door te voorzien in systemen die vuilniszakken op de openbare weg vervangen.

De N-VA steunt het voorstel van ordonnantie.

In de commissie hebben we vastgesteld dat de PS, DéFI en het cdH tegengestemd hebben. Nochtans hebben PS-staatssecretarissen sinds 2010 in Brussel drie opeenvolgende hervormingen op dat vlak doorgevoerd. Hebben we gemerkt dat Brussel vooruitgegaan is en schoner geworden is? Neen. Dat mag ons ook niet verwonderen. Als de regels voortdurend veranderen, vergissen mensen zich. De veranderingen waren bovendien slecht georganiseerd. Men moet steeds kijken op de kalender op welk tijdstip en op welke dag men welke zak moet buitenzetten. Dat zet natuurlijk niet aan tot een grondige aanpak.

d'ordonnance.

(Applaudissements sur les bancs de Groen, du MR et d'Ecolo)

Bovendien werd er ook veel geld en tijd verloren. Denk maar aan de talrijke technische installaties en voorlichtingscampagnes. Daarenboven werden er ook verouderde technieken gebruikt.

De PS vroeg in de commissie meer tijd om na te denken. De partij heeft echter al lang kunnen nadenken. Ze was betrokken bij het beleid sinds 2004. Van die zijde hoeven we op dat vlak dus geen belangrijke stappen voorwaarts te verwachten. Met die partij gaan we in het gewest dezelfde weg op als met de andere grote uitdagingen, zoals de problemen met de veiligheid en de mobiliteit. Ook op dat vlak is het gewest de voorbije 15 jaar blijven stilstaan. En stilstaan is achteruitgaan. Ondertussen snellen vele steden, zowel in België als in de rest van Europa, het stadsgewest gewoon voorbij. De N-VA betreurt dat.

Om die redenen zullen we het voorstel van ordonnantie straks goedkeuren.

(Applaus bij Groen, de MR en Ecolo)

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (en néerlandais).- *Pour le CD&V, la propreté de la Région bruxelloise est importante.*

Je suis convaincue que la collecte des déchets ménagers peut être améliorée. Le CD&V se retrouve totalement dans l'esprit de cette proposition d'ordonnance, qui vise une meilleure qualité de vie et une meilleure image de Bruxelles. Nous soutenons également les objectifs de tri sélectif et d'économie circulaire.

Cependant, notre groupe éprouve des réserves quant à l'approche indiquée et aux moyens préconisés pour améliorer le système. La proposition est à la fois trop spécifique, car elle ne vise que les bâtiments, et trop générale, car elle n'opère pas de distinction entre les quartiers. De plus, elle ne s'inscrit pas dans une approche globale, indispensable pour rendre la Région plus propre.

Il serait bien plus utile de réfléchir à la question dans le cadre de la réforme du Règlement régional

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Ook de CD&V vindt de netheid van het Brussels Gewest uiteraard belangrijk. Ondanks alle inspanningen die daarvoor al geleverd zijn, blijft het een van de zaken waarover de Brusselaars het vaakst ontevreden zijn.

Ik ben ervan overtuigd dat de ophaling van huisvuil in het gewest beter kan. De CD&V erkent dat de indieners met dit voorstel van ordonnantie naar een betere levenskwaliteit voor de Brusselaars en een beter imago voor Brussel streven. Ook wij staan achter de doelstellingen van een betere selectieve ophaling van afval en de invoering van de kringloopconomie. Met de geest van dit voorstel zijn we het dan ook volledig eens.

Zoals andere partijen van de meerderheid heeft onze fractie echter bedenkingen over de in het voorstel vermelde aanpak en de middelen om het systeem te verbeteren. Enerzijds is het voorstel te specifiek omdat het alleen over gebouwen gaat, anderzijds is het te algemeen omdat er geen onderscheid tussen de diverse wijken wordt

d'urbanisme (RRU). C'est pourquoi nous ne soutiendrons pas cette proposition d'ordonnance.

M. le président.- La discussion générale est close.

En application de l'article 91.4 du règlement, nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur les conclusions de la commission.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DE M. FABIAN MAINGAIN, MMES ISABELLE EMMERY, JULIE DE GROOTE, ELS AMPE, M. JEF VAN DAMME ET MME BRIGITTE GROUWELS RELATIVE AUX CONCERTATIONS EN VUE D'UNE OPÉRATION DE PROMOTION DES INITIATIVES DE GRATUITÉ EXISTANTES AU SEIN DES MUSÉES BRUXELLOIS POUR RELANCER LA DYNAMIQUE TOURISTIQUE (NOS A-584/1 ET 2 – 2017/2018).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à Mme Persoons, rapporteuse.

Mme Caroline Persoons, rapporteuse.- La Commission du développement territorial, également chargée du tourisme, a examiné la présente proposition de résolution déposée par M. Maingain, Mmes Emmery, de Groote et Ampe, M. Van Damme et Mme Grouwels et visant à

gemaakt. Bovendien sluit het voorstel niet aan bij een overkoepelende aanpak die broodnodig is om het Brussels Gewest netter te maken.

Wij denken dat het veel nuttiger zou zijn om over dit onderwerp te reflecteren in het kader van de hervorming van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV). Vandaar dat we dit voorstel van ordonnantie niet zullen goedkeuren.

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Met toepassing van artikel 91.4 van het reglement zullen wij later stemmen over het besluit van de commissie.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

VOORSTEL VAN RESOLUTIE VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN, MEVROUW ISABELLE EMMERY, MEVROUW JULIE DE GROOTE, MEVROUW ELS AMPE, DE HEER JEF VAN DAMME EN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS BETREFFENDE OVERLEG VOOR ACTIES TER BEVORDERING VAN DE BESTAANDE GRATIS INITIATIEVEN IN DE BRUSSELSE MUSEA OM HET TOERISME EEN NIEUWE BOOST TE GEVEN (NRS. A-584/1 EN 2 – 2017/2018).

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

Mevrouw Persoons, rapporteur, heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons, rapporteur (in het Frans).- *De indieners van onderhavig voorstel willen, in de nasleep van de aanslagen, die zwaar op het toerisme en de culturele sector wogen, de bestaande 'gratismaatregelen' voor musea meer onder de aandacht brengen, wat moet resulteren*

promouvoir la gratuité des musées. Son objectif n'est pas d'étendre les mesures de gratuité, mais de mettre en valeur les mesures existantes pour soutenir les musées et en améliorer l'accessibilité.

En tant que cosignataires, M. Maingain et Mmes Emmery et Grouwels ont présenté cette résolution faisant suite, selon les auteurs, aux dramatiques attentats survenus à Bruxelles, qui ont fortement pénalisé le tourisme et l'ensemble du secteur culturel.

Les auteurs de la résolution insistent sur l'importance de la culture et des visites de musées pour la démocratie, le dialogue interculturel et la cohésion sociale, mais aussi pour l'économie et le rayonnement de Bruxelles. La promotion des musées et de la vie touristique et culturelle constitue un moyen de contrer le "Brussels bashing" et l'image négative que certains veulent donner de la Région bruxelloise.

M. Maingain a précisé que 70% des musées bruxellois appliquent déjà une forme de gratuité, mais pas tous le même jour, ce qui est difficilement compréhensible. Surtout, il a insisté sur l'importance d'une communication structurée pour promouvoir cette gratuité.

Mme Emmery a mis en avant le fait qu'une partie de la population n'a pas accès à la culture et a souligné l'importance du secteur culturel dans la cohésion sociale et la démocratie.

Mme Grouwels a insisté sur le potentiel important de nos musées bruxellois, trop peu connus et trop peu exploités. Elle a fait part d'un récent sondage qui précise la raison principale pour laquelle les Flamands viennent dans la capitale : Bruxelles est, par excellence, une ville de musées. À l'inverse, selon le même sondage, Bruxelles n'est pas la ville favorite des Flamands interrogés pour faire les magasins ou pour habiter. L'apport de nos musées est donc un atout et un catalyseur touristique.

MM. Draps et Verstraete se sont dits surpris que l'on passe par le vote du parlement pour prendre des mesures de promotion de la gratuité, ce qui devrait être naturel dans la promotion touristique. Ils ont néanmoins appuyé cette résolution qui, pour eux, va de soi.

M. Kompany a insisté sur l'importance des musées

in een betere ondersteuning van de musea en een hogere toegankelijkheid. Ze wijzen erop dat cultuur en museumbezoek belangrijk zijn voor de democratie, de interculturele dialoog, de sociale samenhang, de economie en de uitstraling van Brussel. Door het toeristische en culturele leven te promoten, kan het gewest het negatieve imago, dat sommigen Brussel willen aanmeten, tegengaan.

De heer Maingain stelde dat 70% van de Brusselse musea al gratis initiatieven aanbiedt. Hij vond het onbegrijpelijk dat ze dat niet allemaal op dezelfde dag doen. Vooral gestructureerde communicatie over die initiatieven vindt hij belangrijk.

Mevrouw Emmery stelde dat een deel van de bevolking geen toegang heeft tot cultuur. Ze wees op het belang van de culturele sector voor de sociale samenhang en de democratie.

Mevrouw Grouwels vond dat het potentieel van de Brusselse musea onbekend en onderbenut blijft. Uit een recente bevraging blijkt dat Vlamingen vooral voor de musea naar Brussel komen en veel minder om te winkelen. De steun aan Brusselse musea fungeert dus als een toeristische katalysator.

De heren Draps en Verstraete waren verrast dat een stemming in het parlement nodig is om gratis initiatieven te ontwikkelen. Dat neemt niet weg dat zij hun steun betuigden aan het voorstel.

De heer Kompany onderstreepte het belang van de musea voor het toeristische beleid en de Brusselse economie. Het voorstel van resolutie werd met eenparigheid goedgekeurd.

(Algemeen applaus)

pour la politique touristique et l'économie bruxelloise. La résolution a été adoptée à l'unanimité.

(Applaudissements sur tous les bancs)

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (en néerlandais).- *Nous nous réjouissons tout particulièrement de cette proposition de résolution.*

Selon le magazine culturel français Les Inrockuptibles, "Bruxelles is the new cool". Dans son numéro de la semaine dernière, la revue couvre notre capitale de louanges et salue l'offre des musées bruxellois.

Une fois de plus, il apparaît que les musées et les temples de la culture bruxellois sont très appréciés à l'échelle internationale, alors que nous, Bruxellois, ne nous en rendons pas toujours compte.

Nous devrions être plus fiers de la richesse de l'offre de nos musées, sans toutefois ignorer une série de tendances et de développements à l'œuvre dans le paysage muséal. Selon une étude néerlandaise, les musées néerlandais sont surtout fréquentés par des personnes âgées de formation supérieure, qui disposent de beaucoup de temps libre. Les jeunes et les générations plus actives vont moins souvent au musée. Par conséquent, l'étude concluait notamment que les pouvoirs publics doivent donner plus de latitude aux musées pour toucher de nouveaux groupes cibles.

Cette conclusion s'applique certainement aussi à la Belgique et à Bruxelles, et la proposition de résolution va dans ce sens. Elle demande au gouvernement bruxellois de soutenir les initiatives visant à faire découvrir gratuitement les musées bruxellois à un plus large public. J'irais même encore plus loin : tous les pouvoirs publics bruxellois ont le devoir de promouvoir davantage nos musées unanimement appréciés.

(Applaudissements sur tous les bancs)

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- We zijn bijzonder blij met onderhavig voorstel van resolutie. Het gaat over een onderwerp dat belangrijk is voor Brussel.

Volgens het Franse cultuurtijdschrift Les Inrockuptibles is Brussel de nieuwste coole place to be. In het nummer van afgelopen week kreeg onze hoofdstad een pak lof toegezwaaid. Ook de Brusselse musea vallen in de smaak bij het Franse tijdschrift, dat zich heel positief uitlaat over culturele instellingen zoals Wiels, Bozar, Botanique en het Kunstenfestivaldesarts.

Uit die lovende commentaren blijkt nogmaals dat de Brusselse musea en cultuurtempels internationaal erg gewaardeerd worden, al beseffen we dat in Brussel helaas niet altijd. Voor nog te veel Brusselaars is het Brusselse museumaanbod een ver-van-mijn-bedshow, en onbekend maakt nu eenmaal onbemind.

Wij mogen dus best wat trotser zijn op ons rijke Brusselse museumaanbod. Toch mogen we niet blind zijn voor een aantal tendensen en ontwikkelingen in museumland. Uit Nederlands onderzoek blijkt dat Nederlandse musea vooral bezocht worden door oudere, hoogopgeleide mensen met veel vrije tijd. Jongeren en drukbezette generaties vinden vaak minder gemakkelijk de weg naar musea, temeer omdat zij zich vooral via digitale weg laten informeren. Een van de terechte conclusies van de studie was dan ook dat overheden meer ruimte moeten geven aan musea om nieuwe doelgroepen te bereiken.

Dat gaat mijns inziens eveneens op voor België en Brussel. Ook onze musea moeten steeds nieuwe doelgroepen proberen aan te trekken en de overheid moet hen daarbij helpen. Het voorstel van resolutie streeft die doelstelling na. De Brusselse regering wordt gevraagd de bestaande initiatieven te ondersteunen om meer mensen

gratis kennis te laten maken met de Brusselse musea. Ik wil zelfs nog een stapje verder gaan: het is de verdomde plicht van alle Brusselse overheden om onze alom gewaardeerde musea nog sterker te promoten en te ondersteunen.

(Algemeen applaus)

M. le président.- La parole est à M. Verstraete.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).-
Vu le manque d'ampleur de cette proposition de résolution, je ne prendrai pas la peine de me déplacer à la tribune.

La majorité demande au gouvernement d'organiser une concertation afin de favoriser des initiatives de promotion de la gratuité des musées. Groen est évidemment convaincu de l'importance des musées et de l'accessibilité de la culture. Il va donc de soi que nous soutiendrons cette proposition de résolution. Toutefois, elle est typique de la façon dont cette majorité travaille : elle s'attache à des détails, sans s'attaquer à l'essentiel.

Pour Groen, c'est une meilleure qualité de vie à Bruxelles qui attirera plus de touristes. Nous devons veiller à proposer plus de verdure et une ville à taille humaine offrant plus d'espace aux gens. Nous devons préconiser une approche avant-gardiste de la mobilité, de la politique des déchets, de l'aménagement urbain, etc.

Groen soutiendra cette ordonnance, mais nous attendons de la majorité qu'elle se soucie de choses qui importent vraiment et pour lesquelles elle est réellement compétente.

(Applaudissements sur les bancs de Groen, de la N-VA et d'Ecolo)

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Omdat dit voorstel van resolutie niet erg omvangrijk is, blijf ik op mijn plaats zitten om te reageren. Het is de moeite niet om er veel tijd aan te besteden of om ervoor op te staan.

De meerderheid vraagt de regering om overleg te organiseren met het oog op initiatieven ter promotie van gratis toegang tot musea. Vrijblijvender dan dat kan het moeilijk worden.

Uiteraard is de Groenfractie overtuigd van het belang van musea en van een laagdrempelige toegang tot cultuur. Dat houdt in dat die in sommige gevallen gratis is, zeker voor de Brusselaars. Het spreekt dan ook voor zich dat we dit voorstel van resolutie zullen steunen.

Het is echter tekenend voor deze meerderheid om werk te maken van details waar, wat mij betreft, geen papier of parlementair werk aan moet worden verspild. Van de hoofdzaak wordt er echter geen werk gemaakt.

We hadden het zonet over het afvalbeleid. Vandaag zien we straten vol vuilniszakken, vrachtwagens die files veroorzaken en andere zaken die een negatieve impact hebben op het imago van Brussel. Dat is niet bepaald aantrekkelijk voor toeristen. Daar maakt deze meerderheid geen werk van, maar wel van bijzaken.

Essentiële zaken zoals de coördinatie van bouwplaatsen en de mobiliteit worden niet aangepakt. Ook de erbarmelijke toestand van de voetgangerszone in het centrum is voor iedereen een doorn in het oog.

Volgens Groen zal een betere levenskwaliteit in Brussel meer toeristen aantrekken. We moeten

zorgen voor meer groen, voor een stad op mensenmaat met meer ruimte voor de mensen. We moeten zorgen voor een toekomstgerichte aanpak van de mobiliteit, het afvalbeleid, de stadsinrichting enzovoort.

Uiteraard zal Groen deze ordonnantie steunen, maar we verwachten van de meerderheid dat ze zich bezighoudt met dingen die er echt toe doen en waarvoor ze werkelijk bevoegd is, in plaats van dit soort bijzaken.

(Applaus bij Groen, N-VA en Ecolo)

M. le président.– La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).– *Pour la même raison que M. Verstraete, je resterai à ma place.*

La N-VA ne soutiendra pas cette proposition de résolution. Plusieurs éléments sont tout bonnement incorrects, comme l'appellation "Fédération Wallonie-Bruxelles" qui n'est pas reconnue par la Constitution.

En outre, la N-VA est convaincue que la tarification des musées ne relève pas de la compétence des autorités. La gratuité n'existe pas. Il y a toujours quelqu'un qui paie et, dans ce cas-ci, c'est le contribuable. De plus, puisque cette mesure aura certainement un impact sur la fréquentation des musées, il revient à ces derniers de décider en toute indépendance de leurs tarifs, du sort qu'ils souhaitent réservé à leur collection et de leurs moyens d'action pour attirer des visiteurs belges et étrangers.

Certes, les musées attirent plus de visiteurs lorsque l'accès est gratuit. Mais s'agit-il bien de touristes ? En effet, la plupart d'entre eux visitent un musée non pas parce que l'entrée est gratuite, mais parce qu'il s'agit d'un musée de renom pour lequel ils sont prêts à payer un certain prix. Je ne suis donc pas convaincue que les touristes constituent le groupe cible d'une telle politique de gratuité.

Qui plus est, la proposition de résolution ne mentionne nullement certaines initiatives qui mériteraient plus de soutien, comme le Museumpas ou Paspartoe.

De voorzitter.– Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).– Om dezelfde reden als de heer Verstraete kom ook ik niet naar het spreekgestoelte.

Dit voorstel lijkt voort te vloeien uit het idee dat het gewest toch ook wat rond cultuur moet doen en zich dan maar op gratis activiteiten moet toeleggen.

De N-VA steunt dit voorstel van resolutie niet. Een aantal elementen eruit is gewoon niet correct. Zo wordt nog steeds de term 'Fédération Wallonie-Bruxelles' gehanteerd, terwijl daarvan in de Grondwet geen enkele sprake is.

Bovendien is de N-VA ervan overtuigd dat het niet de bevoegdheid van de overheid is om de tarieven van musea te bepalen. 'Gratis' bestaat immers niet. Er is altijd iemand die de rekening betaalt en in dit geval is dat de belastingbetalen. De musea bieden trouwens nu al allerlei geregeld gratis activiteiten aan. Zo zijn bepaalde musea bijvoorbeeld een zondag per maand gratis toegankelijk. Dat zal ongetwijfeld een impact hebben op het aantal bezoekers. Het is echter aan de musea zelf om te bekijken wat er voor hen opportuun is. Zij moeten in alle onafhankelijkheid kunnen beslissen over hun tarieven, over wat ze doen met hun collectie en over manieren om bezoekers uit binnen- en buitenland aan te trekken.

Het zal wel kloppen dat de musea meer bezoekers over de vloer krijgen wanneer de toegang gratis is. De vraag is echter of het in dat geval wel om toeristen gaat. De meeste toeristen bezoeken een museum niet omdat ze er gratis binnen mogen, wel

Nous regrettons que cette proposition de résolution ne se concentre que sur une politique de gratuité. De plus, elle contient des inexactitudes. Par conséquent, la N-VA s'abstiendra lors du vote.

omdat het om een topmuseum gaat, waarvoor ze bereid zijn een bepaalde toegangsprijs te betalen. Ik ben er dan ook niet van overtuigd dat toeristen de doelgroep van een dergelijk gratisbeleid zijn.

Het voorstel van resolutie maakt bovendien geen melding van bepaalde initiatieven die extra ondersteuning verdienen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de Museumpas, waarmee meer binnenlandse bezoekers kunnen worden aangetrokken. Er wordt evenmin verwezen naar initiatieven als Paspartoe of diens Franstalige tegenhanger, waarmee je mensen in armoede kunt stimuleren om musea te bezoeken.

We betreuren dat dit voorstel van resolutie enkel toegespitst is op een gratisbeleid. Er staan bovendien zaken in die niet kloppen. De N-VA zal zich daarom bij de stemming onthouden.

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Nous avons choisi de passer par la voie de la résolution parce que notre but était de créer une adhésion massive, au-delà du clivage majorité opposition sur ce débat. Lorsque la majorité s'adresse uniquement à la majorité, cela peut en effet paraître surprenant.

Malheureusement, force est de constater que l'offre muséale à Bruxelles n'est pas toujours soutenue à sa juste valeur. On constate aussi que, dans les propos de la N-VA, il y a une volonté de ne pas vouloir permettre à la richesse culturelle et muséale de Bruxelles d'exister.

(Remarques de Mme Van Achter)

Faut-il revenir sur la difficulté de notre Région à travailler avec le gouvernement fédéral sur le projet du musée Citroën et sur le fait que nous avons dû nous montrer inventifs - je m'en réjouis d'ailleurs - pour développer un partenariat avec le centre Pompidou ?

Nous empruntons la voie de la résolution également pour réaffirmer notre soutien aux politiques de gratuité. Là aussi, on a entendu ceux qui n'y sont pas favorables.

Selon les études réalisées dans le cadre de la promotion de Lille Capitale européenne de la

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (DéFI) (in het Frans).- We kozen voor een resolutie omdat we de kloof tussen meerderheid en oppositie wilden overbruggen.

Helaas blijkt nog maar eens dat de Brusselse musea onvoldoende ondersteund worden en dat de N-VA het Brussels Gewest geen rijk cultuur- en museumaanbod lijkt te gunnen.

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

Misschien bent u vergeten hoe moeilijk de samenwerking verliep met de federale overheid voor de realisatie van het museum in het voormalige Citroëngebouw, waardoor we ons tot het Centre Pompidou hebben moeten wenden.

We kozen voor een resolutie om nogmaals onze steun voor een gratisbeleid te benadrukken, maar ook daarvoor lijkt niet iedereen te zijn gewonnen.

Toch zijn er studies die hebben bewezen dat een gratisbeleid niet alleen het aantal niet-betalende bezoekers, maar ook het aantal betalende bezoekers laat toenemen. Het gratisbeleid brengt immers een nieuwe algemene dynamiek op gang en leidt ertoe dat museumbezoek ook wordt gepromoot op momenten dat de toegang niet gratis is.

culture, ou par le secteur du tourisme wallon, les politiques de gratuité, même si elles ont un coût, ont pour effet d'augmenter le nombre de visiteurs non payants, mais aussi de visiteurs payants. Offrir l'accessibilité au musée et favoriser la gratuité dynamise la fréquentation et la promotion des musées lors des périodes qui ne sont pas gratuites. La gratuité constitue donc un réel soutien à l'accessibilité des musées.

Pour répondre à ceux qui prétendent que l'on n'atteint pas la bonne cible, je soulignerai que les principaux consommateurs des musées bruxellois sont des touristes internes à la Belgique et au Benelux, qui sont sensibles aux politiques de gratuité et à l'accessibilité des musées, parfois à la différence des touristes étrangers.

Je remercie les collègues de la majorité et ceux de l'opposition qui ont soutenu la présente proposition. Elle nous permet de réaffirmer la richesse des institutions bruxelloises, de mettre en valeur les mesures existantes en Communauté française et au parlement fédéral et de donner au gouvernement un signal clair au sujet de la promotion des initiatives de gratuité.

Je précise qu'il ne s'agit pas d'augmenter les offres de gratuité - cela relève d'un autre débat -, mais d'en faire la promotion.

(Applaudissements sur les bancs de DéFI, du cdH et du CD&V)

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des considérants et du tiret du dispositif

M. le président.- Nous passons à la discussion des considérants et du tiret du dispositif de la proposition de résolution.

Considérants 1 à 9

Pas d'observation ?

Het klopt trouwens niet dat een gratisbeleid het verkeerde doelpubliek bereikt. Het merendeel van de bezoekers van Brusselse musea is immers afkomstig uit de Benelux. Zulke mensen zijn vaak gevoeliger voor een gratisbeleid dan toeristen die verder komen.

Ik dank de collega's van de meerderheid en de oppositie die dit voorstel hebben ondersteund, want daarmee geven we ook een duidelijk signaal aan de regering over de promotie van gratis initiatieven. Het gaat hier echter niet om een uitbreiding van het gratis aanbod, maar wel om de promotie ervan.

(Applaus bij DéFI, het cdH en de CD&V)

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de consideransen en van het streepje van het verzoekend gedeelte

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de consideransen en van het streepje van het verzoekend gedeelte van het voorstel van resolutie.

Consideransen 1 tot 9

Geen bezwaar?

Adoptés.

Dispositif (Tiret 1 du dispositif)

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des considérants et du tiret du dispositif est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution.

Aangenomen.

Verzoekend gedeelte (Streepje 1 van het verzoekend gedeelte)

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De bespreking van de consideransen en van het streepje van het verzoekend gedeelte is gesloten.

Wij zullen later stemmen over het geheel van het voorstel van resolutie.

PROJET D'ORDONNANCE

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD DE COOPÉRATION DU 12 FÉVRIER 2018 ENTRE L'ÉTAT FÉDÉRAL, LA RÉGION FLAMANDE, LA RÉGION WALLONNE ET LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE RELATIF AU PARTAGE DES OBJECTIFS BELGES CLIMAT ET ÉNERGIE POUR LA PÉRIODE 2013-2020 (N° A-654/1 ET 2 – 2017/2018).

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET HET SAMENWERKINGSAKKOORD VAN 12 FEBRUARI 2018 TUSSEN DE FEDERALE STAAT, HET VLAAMS GEWEST, HET WAALS GEWEST EN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST BETREFFENDE DE VERDELING VAN DE BELGISCHE KLIMAAT- EN ENERGIE-DOELSTELLINGEN VOOR DE PERIODE 2013-2020 (NRS. A-654/1 EN 2 – 2017/2018).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à M. Van Damme, rapporteur.

M. Jef Van Damme, rapporteur (en néerlandais).- La discussion de ce projet d'ordonnance a débuté par une longue introduction, lue par la ministre. Elle a indiqué que le Conseil européen et le Parlement européen avaient déjà conclu un accord sur un paquet climat-énergie pour la période 2013-2020 en 2008, lequel s'inscrit dans le prolongement du Protocole de Kyoto. Les mesures législatives qu'il comporte permettent d'atteindre les objectifs européens en

Algemene besprekking

De voorzitter.- De algemene besprekking is geopend.

De heer Van Damme, rapporteur, heeft het woord.

De heer Jef Van Damme, rapporteur.- Ik breng verslag uit over de besprekking van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 12 februari 2018 tussen de federale overheid, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de verdeling van de Belgische klimaat- en energiedoelstellingen voor de periode 2013-2020.

matière d'énergie et de climat pour 2020, à savoir une réduction d'au moins 20% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990, une augmentation de 20% de la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie et une réduction de la consommation d'énergie de 20% par rapport au niveau attendu en 2020 à politique inchangée.

Dans ce cadre, d'ici 2020, la Belgique doit réduire les émissions issues du transport, des bâtiments, de l'agriculture, et des déchets - donc non comprises dans le système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (ETS) - de 15% par rapport à 2005 et augmenter de 13% la part d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie. Par ailleurs, la Belgique se voit attribuer une part des recettes générées par la mise aux enchères des quotas d'émissions attribués aux entreprises par les autorités européennes (revenus ETS).

À la suite de l'adoption du paquet climat-énergie européen, il s'agissait donc de répartir les objectifs assignés à la Belgique entre entités fédérale et fédérées dans le cadre d'un accord de burden sharing.

La ministre a rappelé que la procédure a commencé il y a près de dix ans et qu'elle a franchi plusieurs étapes. Il a fallu adopter un accord politique, puis élaborer un accord de coopération sur le burden sharing, le faire adopter par le gouvernement bruxellois et procéder à son adoption par votre parlement. Nous y sommes.

L'accord de coopération porte sur les objectifs, et notamment sur la réduction des émissions non ETS que chaque Région doit atteindre (8,8% pour Bruxelles). Il porte aussi sur le principe de solidarité entre Régions pour atteindre les objectifs belges, sur la mise en œuvre de l'accord lui-même et sur les sanctions.

La ministre a terminé son exposé par les conséquences de l'adhésion à l'accord pour la période 2013-2020. Il est trop tard pour infléchir radicalement la politique, mais la ministre n'a pas attendu l'adoption du projet d'ordonnance pour mener une politique active en adéquation avec les objectifs climatiques belges et européens. Elle a énuméré une série de mesures du gouvernement.

De minister begon met een vrij lange uiteenzetting. Ze wees erop dat de Europese Raad en het Europees Parlement al in december 2008 een akkoord sloten over een klimaat- en energiepakket voor die periode. Dat akkoord ligt in het verlengde van Kyotoprotocol. Dankzij de wetgevende initiatieven in het pakket kan Europa zijn energie- en klimaatdoelstellingen tegen 2020 halen. Het gaat om de volgende doelstellingen: de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in de EU met minstens 20% ten opzichte van 1990, de verhoging van het aandeel van duurzame energie tot 20% van het energieverbruik in de EU en de vermindering van het energieverbruik met 20% ten opzichte van het bij ongewijzigd beleid verwachte niveau in 2020.

België moet de volgende bindende doelstellingen verwezenlijken, nog steeds met 2020 als deadline. De Belgische niet-ETS-emissies (emissies afkomstig van transport, gebouwen, landbouw en afval) moeten 15% lager liggen dan in 2005. België moet ook bij het bruto-eindverbruik 13% meer energie uit hernieuwbare bronnen halen. Dankzij het pakket ontvangt België bovendien ook een deel van de inkomsten uit de veiling van emissiequota die de Europese overheden aan ondernemingen opleggen. Dat zijn de zogenaamde ETS-inkomsten.

Na de goedkeuring van het Europese klimaat- en energiepakket kwam het erop aan om de doelstellingen die aan België opgelegd waren, te verdelen tussen de federale overheid en de gefedereerde entiteiten in het kader van het intra-Belgisch akkoord over burden sharing.

De minister herinnerde eraan dat er in 2008 een hele lange procedure van start ging, die nu, tien jaar later, haar beslag krijgt. De eerste stap is de goedkeuring van het politieke akkoord, de tweede stap een uitwerking van een echte samenwerkingsovereenkomst, de derde stap de goedkeuring door de Brusselse regering en de laatste stap de goedkeuring door het Brussels Parlement. Daar zijn we nu dus aanbeland.

Het eerste punt van het ontwerp van ordonnantie gaat over de doelstellingen. Zo moet tegen 2020 elk gewest zijn niet-ETS-emissies met een bepaald percentage verlagen. Voor Brussel is dat 8,8%. Een tweede punt gaat heel kort in op het solidariteitsbeginsel. De gewesten kunnen elkaar

Enfin, la ministre a dit que cette saga avait mis en lumière un gros défaut de notre structure institutionnelle et de la politique climatique en Belgique : au lieu d'amener une saine émulation en matière de politique climatique, la régionalisation a produit l'inverse.

En ce qui concerne les obligations européennes, le principe des négociations entre le niveau fédéral et les Régions à propos des mesures a conduit chacun à essayer d'en faire le moins possible. La ministre a souligné à raison que nous devons éviter ces erreurs si nous nous répartissons les efforts en matière de climat et d'énergie pour 2030.

Lors de la discussion générale, Mme Huytebroeck a déclaré qu'elle voterait le texte. Elle a souligné qu'alors que les objectifs actuels étaient déjà difficiles à atteindre, il faudrait faire d'importants efforts en vue de 2030.

En ce qui me concerne, j'ai fait remarquer que la question climatique était devenue la principale préoccupation de nombreux citoyens et qu'il fallait lui donner la priorité, vu son impact social sur la pauvreté, sur les activités économiques, etc. C'est devenu une question de survie pour notre planète.

M. Weytsman a souligné qu'il est fondamental d'évaluer les politiques publiques. Il a cité quatre points d'attention : la conséquence des investissements pour exploiter les énergies renouvelables, le coût de la tonne d'émissions de CO₂ évitée et la production d'électricité grâce aux investissements, l'impact des investissements sur les besoins énergétiques dans la Région, et les résultats des investissements en recherche et développement en matière de nouvelles technologies.

M. Bott s'est demandé quelles dispositions de l'accord étaient déjà en application et comment le principe de rétroactivité était respecté.

La ministre a souligné qu'il était difficile d'atteindre les objectifs de production d'énergie renouvelable sans recourir aux mécanismes de coopération mentionnés à l'article 37 de l'accord de coopération, parce que l'accord de partage des objectifs climatiques est intervenu trop tardivement.

La ministre a également signalé que plus de 80% des mesures de l'accord ont été lancées ou sont

helpen om de doelstellingen van België te bereiken. Een derde punt gaat over de uitvoering van het akkoord zelf. Het laatste punt, wat wordt besproken, zijn de sancties.

De minister sloot haar betoog met de vermelding dat de gevolgen van de instemming met het akkoord de periode 2013-2020 betreffen. We zijn nu al 2018, dus tien jaar nadat het Europese akkoord werd gesloten. Het is bijgevolg te laat om het beleid nog ingrijpend bij te sturen. Niettemin heeft de minister niet gewacht op de goedkeuring van het ontwerp van ordonnantie om een actief beleid te voeren dat bij de Belgische en Europese klimaatdoelstellingen aansluit.

De minister somde een aantal maatregelen van de regering op. Het lijkt me overbodig om die te herhalen. Tot slot zei de minister dat de lange voorgeschiedenis een groot mankement van onze institutionele structuur en van het Belgische klimaatbeleid aan het licht heeft gebracht. De regionalisering was immers bedoeld om een gezonde rivaliteit te weeg te brengen, waarbij elk gewest de andere de loef zou proberen af te steken met een ambitieus klimaatbeleid. In de praktijk is echter het tegenovergestelde gebeurd.

Wat de Europese verplichtingen betreft, heeft het principe dat de federale overheid en de gewesten over maatregelen onderhandelen, ertoe geleid dat elk betrokken beleidsniveau zich zo weinig mogelijk inspant. De minister wees er terecht op dat we die fouten moeten vermijden, als we de klimaat- en energie-inspanningen voor 2030 verdelen.

In de algemene bespreking nam mevrouw Evelyne Huytebroeck het woord. Zij kent dit dossier natuurlijk goed. Mevrouw Huytebroeck verklaarde dat zij de tekst zou goedkeuren, ook al was die het resultaat van ellenlange onderhandelingen. Ze kijkt vooral uit naar de vooruitzichten voor 2030. Er zijn nog geen exacte Europese cijfers beschikbaar, maar het is duidelijk dat er een grote inspanning nodig is, terwijl het nu al moeilijk is om de huidige doelstellingen te halen. Maar volgens mevrouw Huytebroeck hebben we geen keus.

Ook ik merkte op dat het klimaat niet langer een thema is voor een beperkte groep mensen. Heel wat onderzoeken tonen aan dat het de eerste

déjà terminées. Aucune mesure ne vise la production d'énergie éolienne, difficile à déployer à Bruxelles. L'accent est essentiellement mis sur l'énergie solaire. Pour atteindre un résultat efficace d'ici 2020, il y a peu d'alternatives.

Le projet d'ordonnance a été approuvé à l'unanimité des membres présents.

(Applaudissements)

bekommernis van vele burgers is geworden. Het klimaat moet dus voorrang krijgen op vele, zo niet alle andere beleidsthema's, gezien de weerslag op sociaal vlak, op de armoede, de economische activiteit enzovoort. Het wordt zelfs een kwestie van overleven voor onze planeet.

De heer David Weytsman van de MR zei dat het heel belangrijk is om de overheidsmaatregelen te evalueren. Hij haalde vier belangrijke aandachtspunten aan. Het eerste punt betreft de gevolgen van de investeringen ter benutting van het potentieel inzake hernieuwbare energie. Het tweede punt betreft de kostprijs van een ton vermeden CO₂-emissies en het opwekken van elektriciteit door middel van investeringen.

Ten derde verwees de heer Weytsman naar de evaluatie van de impact van de investeringen op de specifieke energiebehoeften in het gewest. Het vierde punt dat hij besprak, waren de resultaten van de investeringen in onderzoek en ontwikkeling inzake nieuwe technologie.

Ook de heer Eric Bott nam het woord. Hij vroeg zich af welke bepalingen van het akkoord reeds van kracht zijn en hoe er wordt tegemoetgekomen aan het principe dat de maatregelen terugwerkende kracht hebben.

De minister van zijn kant wees erop dat het moeite vergt om de doelstellingen inzake de opwekking van hernieuwbare energie te halen, zonder gebruik te maken van het samenwerkingsmechanisme dat wordt vermeld in artikel 37 van het samenwerkingsakkoord. Dat komt omdat er te laat een akkoord is bereikt over de verdeling van de klimaatdoelstellingen. Hoe meer de datum nadert, hoe minder tijd er overblijft om een beleid uit te stippen.

De minister vermeldde ook dat meer dan 80% van de maatregelen uit het akkoord reeds van start is gegaan of voltooid. Geen enkele van de maatregelen voorziet echter in het opwekken van windenergie, omdat dat erg moeilijk is in Brussel. De focus ligt vooral op zonne-energie. Om tegen 2020 een efficiënt resultaat te bereiken, zijn er weinig alternatieven vorhanden.

Het debat ging nog even door. Uiteindelijk werd het ontwerp van ordonnantie unaniem goedgekeurd door alle aanwezige leden.

(Applaus)

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Aujourd'hui, alors qu'un climato-négationniste dirige l'un des pays les plus puissants du monde, le respect des accords de Paris risque d'être compromis. Cependant, l'appel lancé cette semaine par le président français en vue d'inscrire le thème du climat comme priorité à l'agenda politique semble positif.*

Ce projet d'ordonnance s'inscrit dans le contexte international, mais arrive huit ans trop tard. Tout le monde se rappelle encore de la mauvaise impression laissée par la Belgique en 2015, avant le sommet de Paris sur le climat, quand les différents gouvernements belges avaient refusé de s'entendre sur les objectifs et les engagements climatiques. Les gouvernements de ce pays doivent en tirer les leçons afin de redorer l'image de la Belgique.

La conclusion d'un accord avec vos homologues a été rapidement suivie de plusieurs séances aux parlements, qui ont abouti à un rapport reprenant 26 recommandations, dont il importe à présent de tenir compte dans votre politique climatique.

L'une de ces recommandations consiste à étendre le rôle, la puissance d'action et le fonctionnement de la Commission nationale climat, en la transformant en un organe de concertation efficace et transparent. Il convient d'y impliquer toutes les parties prenantes, tant dans le calendrier que dans le cadre de son exécution. En effet, nombre de citoyens, d'organisations et d'associations n'ont plus confiance dans le processus décisionnel politique, parce qu'ils en sont exclus.

J'invite donc la ministre à suivre cette recommandation, pour assurer un maximum de transparence au sein de la Commission nationale climat. Tous les ordres du jour, documents, rapports et autres résultats, de quelque niveau décisionnel que ce soit, devraient être accessibles en ligne au grand public.

Il serait également bon d'assurer davantage de transparence et de cohérence dans la formulation des objectifs, le suivi et les rapports, et ceci à tous les niveaux institutionnels.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Vandaag staat er een klimaatontkenner aan het hoofd van een van de machtigste landen ter wereld. Het risico bestaat dat daardoor de internationale afspraken die op de klimaattop in Parijs zijn gemaakt, in het gedrang komen. Toch kwam er deze week ook positief nieuws toen de Franse president Macron een oproep deed om het klimaatthema hoog op de politieke agenda te houden.

Dit ontwerp van ordonnantie kadert in die internationale context. Het komt geen dag te vroeg. Eerlijk gezegd vind ik zelfs dat het acht jaar te laat komt. Iedereen weet nog dat België in 2015 in de aanloop naar de klimaattop van Parijs een belabberd figuur heeft geslagen. Dat had te maken met de onwil van de respectieve Belgische regeringen om afspraken te maken over onze klimaatdoelstellingen en engagementen en over de te behalen resultaten. België werd op de klimaattop van 2015 zelfs tot 'Fossil van de Dag' verkozen. Wie de schuldige was voor dat debacle, laat ik in het midden. De regeringen van dit land moeten hieruit de nodige lessen trekken, zodat België in de toekomst beter scoort.

Meteen nadat u met uw collega-ministers een akkoord had gesloten, vonden er in de diverse parlementen hoorzittingen plaats, werd er informatie vergaard en werden er allerlei voorstellen van aanbeveling besproken. Dat resulteerde uiteindelijk in een verslag waarin er 26 aanbevelingen, afkomstig van alle parlementen van het land, opgenomen werden. Het is belangrijk dat u in uw klimaatbeleid met die aanbevelingen rekening houdt.

Een van de aanbevelingen is om de rol, de slagkracht en de werking van de Nationale Klimaatcommissie uit te breiden door ze om te vormen tot een efficiënt en transparant overlegorgaan. Het is belangrijk dat alle stakeholders bij zowel de planning als de uitvoering worden betrokken. Heel wat burgers, organisaties en verenigingen hebben immers geen vertrouwen meer in de politieke besluitvorming omdat ze bij belangrijke beslissingsprocessen worden buitengesloten.

En tant qu'écologistes, nous soulignons l'importance d'une vision à long terme, dont les objectifs contraignants portent au-delà d'une législature. En l'occurrence, le principe de réciprocité et le mécanisme de responsabilisation s'appliquent à chaque entité.

Une autre recommandation porte sur la mise sur pied d'un organe de concertation interparlementaire sur le climat, regroupant des membres de tous les parlements. C'est en cours. Une réunion a eu lieu récemment pour exposer le point de vue bruxellois. Une concertation suivra avec les parlements flamand et wallon, et avec la Chambre des représentants, afin de soumettre une résolution claire. Il est temps que la Belgique parle d'une seule voix concernant les objectifs climatiques.

Le climat est un dossier trop important pour être laissé aux mains des seuls gouvernements. Les parlements de ce pays doivent pouvoir contrôler la politique qu'ils mènent en la matière.

Groen plaide pour une politique climatique plus ambitieuse à tous les échelons du pays. Le défi majeur de cette décennie consiste à limiter le réchauffement climatique. À cet effet, nous devons prendre dès aujourd'hui des mesures aux niveaux international, national, régional et local, car il est impossible de repasser le problème aux générations futures.

Nous espérons qu'un accord intrabelge sera rapidement trouvé, mais nous pouvons chacun d'ores et déjà agir dans le cadre de nos propres compétences. Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, il est de notre devoir de définir des objectifs ambitieux qui devront être atteints par l'ensemble des Régions et l'État fédéral.

La première échéance de 2020 approche à grands pas et je me réjouis que vous préparez déjà le prochain objectif de 2030. C'est en commençant dès à présent que nous pourrons relever ce défi, qui reste cependant immense. En outre, il nous donne une occasion unique de mettre notre société et notre économie sur la voie de la durabilité.

Il s'agit de poursuivre la politique initiée par les ministres Ecolo, qui vise à stimuler la conversion aux énergies renouvelables et à encourager la construction passive et la transition vers une

Ik roep de minister dan ook op om de aanbeveling ter harte te nemen om binnen die Nationale Klimaatcommissie zo transparant mogelijk te werken. Alle agenda's, alle documenten, alle verslagen, alle resultaten, van welk beleidsniveau dan ook, moeten online geplaatst worden en voor iedereen toegankelijk zijn. De mensen liggen namelijk wakker van het klimaat, maar weten niet wat de regeringen in dit verband allemaal doen.

Er moet ook een transparant en harmonieus monitoring- en rapporteringssysteem gehanteerd worden en dit op alle institutionele niveaus. Een van de problemen is namelijk dat de Brusselse regering de doelstellingen op de ene manier formuleert, terwijl een andere regering dit op een andere manier doet. Aangezien je geen appels met peren kunt vergelijken, is het dan ook altijd moeilijk geweest om tot een akkoord te komen.

Als ecologisten benadrukken wij het belang van de langetermijnvisie, met bindende doelstellingen die de regeerperiodes overschrijden. Daarbij zijn het wederkerigheidsprincipe en het responsabiliseringsmechanisme ten opzichte van elke entiteit van toepassing.

Een andere aanbeveling is om een interparlementair overlegorgaan op te richten, waarin parlementsleden van alle parlementen samenkommen om over het klimaat te debatteren. Daaraan wordt er nu volop gewerkt. Zo is er onlangs nog een vergadering geweest om het Brusselse standpunt naar voren te brengen. Er komt binnenkort overleg met het Vlaamse en het Waalse parlement en met de Kamer van volksvertegenwoordigers met de bedoeling om met een duidelijke resolutie op de proppen te komen. Het kan niet langer dat België niet uit één mond spreekt met betrekking tot de klimaatdoelstellingen.

Het klimaat is een te belangrijk dossier om uitsluitend aan regeringen over te laten. De respectieve parlementen van dit land moeten controle uitoefenen op het beleid dat hun regeringen voeren.

Groen pleit voor een klimaatbeleid dat veel ambitieuzer is dan het huidige en dit in alle beleidsgremia van het land. De grote uitdaging van dit decennium is het beperken van de klimaatopwarming. Als we de toename onder 1,5°C willen houden, dan moeten we vandaag

mobilité durable.

Dans notre effort pour favoriser l'économie circulaire, il est incompréhensible que la Région bruxelloise ait octroyé cent millions d'euros à un incinérateur pour des certificats verts, afin d'atteindre les objectifs bruxellois en matière de climat. Tandis que la Flandre se distancie de plus en plus des incinérateurs, la Région bruxelloise fait exactement l'inverse. Les parlementaires du CD&V, de l'Open Vld et de la N-VA feraient bien d'être plus conséquents à tous les niveaux de pouvoir.

J'en appelle à chacun d'entre vous, et pas uniquement à la ministre : faites en sorte que 2018 soit l'année où chacun, à tous les niveaux et dans tous les domaines politiques, soit conséquent et joue à fond la carte du climat, pour le bien de l'homme, de l'environnement et de l'économie.

Je conclurai en rappelant une citation de Churchill : "Sometimes it is not enough to do our best, we must do what is required".

(Applaudissements sur tous les bancs)

maatregelen treffen op internationaal, nationaal, regionaal en lokaal niveau. Het is absoluut geen optie om voort te doen alsof er niets aan de hand is en het probleem door te schuiven naar de volgende generaties.

Hopelijk komen we ditmaal veel sneller dan de vorige keer tot een intra-Belgisch akkoord. We hoeven echter niet eens op een akkoord te wachten om elk binnen onze eigen bevoegdheden actie te ondernemen. Het is onze plicht om ambitieus te zijn in dit belangrijke klimaatdebat. We moeten dan ook ambitieuze doelstellingen hanteren voor de reductie van broeikasgasemissies die door alle gewesten en de federale overheid moet gerealiseerd worden.

De deadline van 2020 komt snel dichtbij. Ik ben dan ook blij te horen dat u al bezig bent met de volgende deadline van 2030. Er is wel nog heel wat werk aan de winkel. Als we daarmee onmiddellijk starten, blijft de nochtans gigantische uitdaging haalbaar. We krijgen bovendien een uitgelezen kans om onze maatschappij en onze economie op een spoor van duurzaamheid te zetten.

Ik geef enkele voorbeelden. We stimuleren de overgang naar hernieuwbare energie en zetten volop in op passiefbouw. Die maatregel werd trouwens onder impuls van de Ecolo-ministers ingevoerd en we zijn blij dat u hun beleid voortzet. Ook wordt er werk gemaakt van een duurzame mobiliteit en wordt er volop de kaart getrokken van het openbaar vervoer en de fiets. Ik denk in dat verband aan wat Groen in Gent doet.

Daarnaast geven we alle kansen aan de kringloop-economie, waarbij afval niet als brandstof, maar als grondstof wordt beschouwd. Het is in dit opzicht onbegrijpelijk dat het Brussels Gewest 100 miljoen euro voor stroomcertificaten heeft verstrekt aan een verbrandingsoven - die eigenlijk moet worden gesloten - om de Brusselse klimaatdoelstellingen te halen. De oven is intussen al meer dan 30 jaar oud en is verantwoordelijk voor 6% van de uitstoot van broeikasgassen in dit gewest. Toch beschouwt de Brusselse regering die afgeschreven oven als een bron van groene energie. Terwijl Vlaanderen steeds meer afstand neemt van verbrandingsovens, maakt Brussel net de omgekeerde beweging. Ik kijk in dat verband naar de Brusselse parlementsleden wier partij de

meerderheid uitmaakt in het Vlaams Parlement: de CD&V, de Open Vld en de N-VA zouden in verband met verbrandingsovens beter consequent zijn op alle beleidsniveaus.

Ik richt mijn oproep dan ook tot iedereen, dus niet enkel tot de minister: zorg ervoor dat 2018 een jaar wordt waarin iedereen op elk beleidsniveau consequent is en in alle beleidsdomeinen volop de kaart van het klimaat trekt. Mens, milieu en economie zullen er wel bij varen. En dat er nog heel wat werk op de plank ligt, is een understatement.

Ik sluit af met een citaat van Churchill: 'Sometimes it is not enough to do our best, we must do what is required.'

(Algemeen applaus)

M. le président.- La parole est à M. El Khannouss.

M. Ahmed El Khannouss (cdH).- Sur ce point, je serai assez bref. Nul besoin de longues tirades, d'autant que l'accord politique autour de ces mesures est acquis depuis bien longtemps et qu'il s'agit du fruit de très longues négociations.

C'est donc tout naturellement qu'au nom de mon groupe, je confirme notre soutien à ce projet d'ordonnance. Celle-ci est l'aboutissement d'un long processus qui bâtonne juridiquement les orientations déjà prises par ce gouvernement. Ceci nous permet d'être pleinement en phase avec nos obligations européennes, tout en formalisant la répartition des efforts entre les différentes entités jusqu'en 2020.

L'effort est global et doit être partagé par tous car il s'agit là d'un enjeu fondamental. Le fait que cela soit désormais juridiquement plus contraignant est un outil supplémentaire nous permettant de faire face à ce défi planétaire.

Il est heureux de constater que la Région de Bruxelles-Capitale a régulièrement montré l'exemple en prenant sa part de l'effort tout en mettant en place les mesures nécessaires. Je pense notamment en l'occurrence au Plan air-climat-énergie (PACE) et à sa batterie de mesures.

De voorzitter.- De heer El Khannouss heeft het woord.

De heer Ahmed El Khannouss (cdH) (in het Frans).- *Mijn fractie zal dit ontwerp van ordonnantie natuurlijk steunen. Het is het resultaat van een politiek akkoord dat al lang bestaat en waaraan lange onderhandelingen zijn voorafgegaan.*

Met de ordonnantie voldoen we aan de Europese verplichtingen en formaliseren we de nationale lastenverdeling tot 2020. We staan voor enorme uitdagingen op het gebied van het klimaat. Iedereen moet zijn steentje bijdragen. Het is een goede zaak dat die inspanningen nu ook juridisch vastgelegd zijn.

Het verheugt mij ook dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest regelmatig het voortouw heeft genomen, zoals met het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan.

Mevrouw de minister, u hebt hard gewerkt om een oplossing te vinden en een akkoord te bereiken met de andere beleidsniveaus. Ik hoop dat zij zich even hard als u zullen inzetten voor het klimaat, want er is geen tijd meer voor gekibbel. We moeten verder kijken dan 2020 en al een koers uitstippelen voor 2030.

(Applaus bij het cdH)

Mme la ministre, votre volontarisme pour trouver des solutions et aboutir à des accords entre les différentes entités est à saluer. En tant que ministre, vous déployez un maximum d'énergie pour faire avancer la cause climatique, qui est fondamentale. Il suffit de se rappeler à cet égard la manière dont vous avez pu concrétiser l'accord sur le partage de la charge des objectifs climatiques (burden sharing) en 2015 pour s'en rendre compte. Il faut espérer que les autres entités affichent une même détermination.

Il n'est plus temps de tergiverser, car il y a urgence. Au-delà de 2020, il est important de penser à la prochaine étape et de se projeter à l'horizon 2030. Je conclurai mon intervention en rendant hommage à votre travail, qui a permis de faire progresser ce dossier de manière significative. Cet accord est nécessaire et je me réjouis de son aboutissement.

(Applaudissements sur les bancs du cdH)

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) (en néerlandais).- *Ce projet d'ordonnance doit impérativement être adopté, pour clôturer la longue saga du burden sharing. Ce dossier a malheureusement entaché l'image de la Belgique dans le monde.*

Une collaboration entre les différentes entités est indispensable pour atteindre les objectifs climatiques.

Le CD&V votera en faveur de ce projet d'ordonnance et a bon espoir pour l'avenir.

Comme l'a déjà pointé Mme Maes, un rapport d'information très intéressant sur les objectifs climatiques et les difficultés liées au burden sharing a été approuvé au Sénat. Il comprend une série de recommandations très utiles pour l'avenir et résulte du travail intéressant de membres des Parlements bruxellois, flamand et wallon, inspiré par les interventions de nombreux experts lors de multiples auditions. Le rapport et les recommandations peuvent être utilisés pour parvenir à un burden sharing raisonnable et des accords plus clairs entre les différentes entités. J'aimerais connaître votre point de vue.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- Het is absoluut noodzakelijk om dit ontwerp van ordonnantie goed te keuren. Hiermee kunnen we de lange saga van de burden sharing afsluiten, een dossier dat jammer genoeg het imago van België in de wereld heeft geschaad.

Om de klimaatdoelstellingen te halen, is een samenwerking tussen de verschillende entiteiten onontbeerlijk. U doet zeer hard uw best om tot die samenwerking te komen, maar creativiteit blijft noodzakelijk.

De CD&V zal dit ontwerp van ordonnantie goedkeuren en kijkt hoopvol naar de toekomst.

Mevrouw de minister, zoals mevrouw Maes al aanstipte, werd er in de Senaat een zeer interessant informatieverslag goedgekeurd over het klimaat en de moeilijkheden rond burden sharing. Het verslag, dat een hele reeks aanbevelingen bevat, is een perfect instrument voor de toekomst. Ik vraag u het grondig te lezen. Het is de vrucht van het interessante werk dat leden van het Brussels, Vlaams en Waals Parlement hebben verricht. Vele experts in talrijke hoorzittingen inspireerden hen daarbij. Het verslag en de aanbevelingen kunnen worden gebruikt om tot een redelijke burden

(Applaudissements sur les bancs du cdH)

M. le président.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- Le texte qui vous est soumis aujourd'hui concerne l'assentiment à un accord de coopération majeur de notre législature : celui du burden sharing. Vous l'avez souligné dans vos interventions en parlant de saga, et c'en fut certainement une ! Le texte a finalement été adopté par les membres de la commission le 27 mars dernier.

Je désire en préambule rappeler que le Conseil européen et le Parlement européen ont adopté en 2008 un accord que nous avons appelé le paquet climat-énergie pour la période 2013-2020. Cet accord s'inscrit dans les obligations découlant du Protocole de Kyoto. Il comprend toute une série d'objectifs contraignants : la réduction des émissions NETs (negative emission technologies) issues des secteurs du transport, des bâtiments et de l'agriculture, la réduction des déchets belges de 15% par rapport à 2005 et la hausse de 13% de la part de nos énergies renouvelables.

L'adoption de ce paquet climat-énergie européen assignait à la Belgique une série d'objectifs globaux et nécessitait également l'adoption préalable d'un accord intrabelge qui a nécessité plusieurs années de concertation.

On peut à tout le moins dire et souligner que l'adoption de l'accord politique a extrêmement tardé, puisque les premières négociations ont débuté en 2009 entre le niveau fédéral et les Régions au sein de la Commission nationale climat. Vous avez été très nombreux, à partir de 2014, à m'interroger sur la possibilité de faire aboutir ce dossier. Je me souviens à cet égard d'un moment très peu glorieux pour la Belgique, à la Conférence des parties sur les changements climatiques (COP20) à Lima. Nous y avions reçu, de façon générale, le prix Fossile.

Vous avez donc suivi ce dossier avec intérêt et apprécié le fait que c'était la présidence bruxelloise

sharing en tot vlottere afspraken tussen de verschillende entiteiten te komen. Ik had graag gehoord hoe u dit ziet.

(Applaus bij het cdH)

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- Deze tekst betreft de verdeling van de lasten inzake de inspanningen voor het klimaat. Het heeft heel wat voeten in de aarde gehad, maar uiteindelijk keurden de commissieleden de tekst toch goed op 27 maart 2018.

De Europese Raad en het Europees Parlement gaven in 2008 groen licht voor een akkoord inzake klimaat en energie voor de periode 2013-2020. Daarin staat een reeks dwingende doelstellingen met betrekking tot het terugdringen van uitstoot en afval. Verder moet het aandeel van hernieuwbare energie toenemen.

België kreeg in dat kader een reeks algemene doelen opgelegd. Om daarrond te kunnen werken, was een intern Belgisch akkoord nodig, dat jaren overleg vergde.

De onderhandelingen tussen de federale regering en de gewestregeringen sleepten bijzonder lang aan. Het dieptepunt bereikten we toen België op de klimaattop in Lima tot 'fossiel van de dag' werd verkozen.

Onder het Brusselse voorzitterschap werd na zes lange weken onderhandelen zonder resultaat uiteindelijk op 4 december 2015 een akkoord bereikt.

In dat akkoord staat dat de uitstoot van elk gewest die geen verband houdt met handel in emissie-quota, met een vastgelegd percentage moeten afnemen. Het gaat om 15,7% in het Vlaams Gewest, 14,7% in het Waals Gewest en 8,8% in het Brussels Gewest.

Ook voor de productie van hernieuwbare energie werden er doelstellingen in het akkoord opgenomen: 2,156 miljoen ton olie-equivalent (Mtoe) voor Vlaanderen, 1,277 Mtoe voor Wallonië en 0,073 Mtoe voor Brussel. De federale

qui avait permis de dégager un accord après des semaines de travail : six années de négociations sans résultat, un travail de très longue haleine sous ma présidence et, enfin, un accord politique le 4 décembre 2015.

Tout cela est passé par une série d'étapes, notamment des comités de concertation qui ont avalisé l'accord, la rédaction d'ordonnances d'assentiment et l'accord de coopération présenté ici, devant vous, au parlement. Cet accord établit notamment un taux de réduction des émissions ne relevant pas de l'ETS (Emissions Trading System, système d'échange de quotas d'émissions), avec un pourcentage déterminé pour chaque Région : 15,7% pour la Région flamande, 14,7% pour la Région wallonne et 8,8% pour la Région bruxelloise.

La production d'énergies renouvelables est également précisée : 2,156 mégatonnes d'équivalent pétrole (Mtep) pour la Flandre, 1,277Mtep pour la Wallonie, 0,073Mtep pour Bruxelles, ainsi qu'un effort de 0,718Mtep au niveau fédéral.

Il existe aussi une répartition de la mise aux enchères des quotas d'émission sur la période 2013-2020. Le montant de 326 millions d'euros est ainsi partagé à raison de 53% pour la Flandre, 30 pour la Région wallonne, 7 pour la Région bruxelloise, 10 pour le niveau fédéral et une tranche suivante qui fait monter et varier les chiffres.

Il y a également la question du financement annuel international pour un montant de 50 millions d'euros : 14,5 pour la Flandre, 8,25 pour la Région wallonne, 2,25 pour Bruxelles et 25 pour le niveau fédéral.

Les chiffres sont effectivement nombreux. Le processus législatif est long, même s'il est évidemment moins long que l'ensemble des négociations menées depuis 2009, puisque six années ont été nécessaires pour aboutir à un accord. Beaucoup de travail a été accompli, mais comme d'aucuns l'ont rappelé, je n'ai pas attendu l'accord politique du burden sharing pour lancer la question climatique et agir dans ce domaine. Dans la foulée de l'accord politique sur le burden sharing, nous avons adopté, à l'occasion d'un séminaire bruxellois, le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) dans lequel figurent toute une série de mesures phares, dont la

overheid moet de uitstoot met 0,718 Mtoe beperken.

Ook voor de handel in emissiequota voor de periode 2013-2020 werd een verdeling afgesproken. Van de 326 miljoen euro gaat 53% naar Vlaanderen, 30% naar Wallonië en 7% naar Brussel. De overige 10% gaat naar de federale overheid of dient als buffer voor de volgende uitbetaling.

Daarnaast verwijst ik naar de jaarlijkse internationale financiering van 50 miljoen euro. Daarvan gaat 14,5 miljoen naar Vlaanderen, 8,25 miljoen naar Wallonië, 2,25 miljoen naar Brussel en 25 miljoen naar de federale overheid.

Het was niet gemakkelijk om tot een akkoord te komen. In afwachting ben ik echter niet bij de pakken blijven neerzitten. Zo werd het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) goedgekeurd, met een reeks belangrijke maatregelen voor het klimaat. De doelstellingen van dat BWLKE gaan verder dan die van het samenwerkingsakkoord.

Voorts nam de Brusselse regering in oktober 2016 een reeks maatregelen tegen de opwarming van het klimaat en voor hernieuwbare energie in Brussel.

Uit de verwachtingen voor Brussel blijkt dat het gewest zijn doelstelling inzake broeikasgassen tegen 2020 zal halen. Inzake hernieuwbare energie zijn er echter nog grote inspanningen nodig.

Het geld uit de internationale financiering voor maatregelen tegen de opwarming van het klimaat heb ik gespreid over de multilaterale klimaftfondsen, specifieke projecten in samenwerking met steden in het zuiden en gezamenlijke projectoproepen van Leefmilieu Brussel en Brussels International.

Met de stemming van deze middag kunnen we dit dossier, dat het imago van België heeft aangetast, eindelijk afsluiten. Hieruit moeten we lessen trekken voor de toekomst, zodat we de in het kader van de burden sharing gemaakte fouten niet herhalen.

België zal de uitstoot die geen verband houdt met de handel in emissiequota met ongeveer 35%

mise en place de la zone de basse émission (LEZ) et, surtout, des objectifs très précis comme la diminution de 30% des gaz à effet de serre. Ces objectifs vont bien au-delà des objectifs assignés par l'accord de coopération.

En outre, en octobre 2016, le gouvernement bruxellois a pris toute une série de mesures pour lutter contre le réchauffement climatique et favoriser l'introduction du renouvelable à Bruxelles.

Les projections pour Bruxelles indiquent que nous atteindrons l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2020. Pour les énergies renouvelables, de gros efforts restent nécessaires et il nous faudra accélérer encore la cadence.

Pour le financement climatique international, j'ai souhaité opérer une ventilation entre les fonds multilatéraux climatiques tels que le Fonds vert pour le climat ou le Fonds pour l'adaptation, des projets très spécifiques en partenariat avec des villes du Sud, et des appels conjoints entre Bruxelles Environnement et Brussels International.

Par le vote de cet après-midi qui, je l'espère, sera unanime, nous pourrons clôturer cette fameuse saga. Ce dossier a terni l'image de la Belgique et de ses décideurs aux yeux de nos concitoyens, de la communauté internationale et de l'Union européenne. Au début des discussions à la COP21, le fait que la Belgique n'avait toujours pas trouvé d'accord a suscité beaucoup d'inquiétudes, notamment du côté de la présidence française.

Nous devons surtout en tirer les leçons pour l'avenir et veiller à ne pas répéter les erreurs commises dans le cadre du burden sharing 2030. Même si l'Union européenne n'a pas encore officiellement procédé à la répartition de l'objectif européen, nous savons que l'objectif contraignant pour la Belgique tournera autour de 35% de réduction des émissions du secteur non-ETS.

Il s'agit d'un objectif très ambitieux, mais qui me paraît cohérent avec la volonté internationale affichée par les États lors de la COP21. Il n'y a donc pas de temps à perdre. Nous devons nous y atteler et reprendre des méthodes qui ont fait leurs preuves, à savoir travailler avec des collaborateurs, des chefs de cabinet et des ministres, et faire en sorte que ces mêmes ministres se voient tous les jours, pendant plusieurs semaines si nécessaire, afin

moeten terugdringen. Dat is een ambitieus doel, in lijn met de ambitie die de Europese lidstaten tijdens de COP21 hebben laten blijken. De Belgische overheden moeten nu alles in het werk stellen om daarover een akkoord te bereiken.

Voor zowel de huidige als de toekomstige generaties Brusselaars is het belangrijk dat dit ontwerp van ordonnantie wordt aangenomen. We moeten er samen voor zorgen dat we in internationale instanties geen modderfiguur meer slaan.

(Applaus)

d'aboutir à un accord.

Je compte sur vous pour adopter et faire adopter par vos groupes l'ordonnance d'assentiment et mettre fin à cette saga. Il est primordial que la Région bruxelloise s'inscrive dans une dynamique majeure en matière climatique. Nous devons agir collectivement pour qu'un épisode comme celui du prix Fossil of the day ne se reproduise pas et, surtout, pour préserver les générations actuelles et futures, notamment en Région de Bruxelles-Capitale.

(Applaudissements)

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).-
Je n'ai pas obtenu de réponse à certaines de mes questions.

De quelle manière allez-vous mettre en œuvre les recommandations du Sénat dans vos futures négociations ? Tous les parlements font leur travail et devraient, espérons-le, aboutir à une déclaration commune pour le sommet climatique. Le gouvernement a toutefois encore beaucoup de pain sur la planche.

Mme Céline Fremault, ministre.- Par rapport à tout ceci, beaucoup d'éléments des recommandations se retrouvent dans le Plan air-climat-énergie qui fait l'objet d'une évaluation permanente sur l'ensemble des mesures engagées, certainement plus de 80% à cette heure. Il est évidemment tenu compte de l'ensemble des recommandations fournies par le Sénat dans le travail qui est en train d'être réalisé, notamment sur la question énergétique, dans les relations avec l'Union européenne et les rapports que nous devons produire.

N'oubliez jamais que Bruxelles a une longueur d'avance de par le PACE. Nous allons au-delà des objectifs qui nous sont assignés. Je pense qu'il s'agit simplement de poursuivre ce qui a été fait et de promouvoir une politique ambitieuse, ce qui a largement été le cas de ce gouvernement depuis trois ans en la matière.

M. le président.- La concertation générale avec les autres parlements, dont Mme Maes a rappelé la nécessité, est déjà en cours. J'ai eu l'occasion de souligner, durant la réunion du Bureau, que nous devions tenter de rédiger une résolution commune à

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Ik heb op enkele vragen geen antwoord gekregen.

Op welke manier zult u de aanbevelingen van de Senaat implementeren in uw verdere onderhandelingen? Er is namelijk over alle parlementen heen overleg geweest over een aantal interessante zaken. Alle parlementen doen hun werk. Hopelijk komen ze tot een gezamenlijke verklaring voor de klimaattop. De regering heeft echter ook nog heel wat werk voor de boeg.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- Heel wat aanbevelingen staan in het Lucht-, Klimaat- en Energieplan, waarvan de maatregelen constant worden geëvalueerd. Voorts wordt er rekening gehouden met de aanbevelingen van de Senaat over energie.

Laten we niet vergeten dat Brussel al verder gaat dan de doelstellingen die ons werden opgelegd.

De voorzitter.- Mevrouw Maes wijst op de noodzaak van algemeen overleg met de andere parlementen, maar dat loopt al. Ik heb al tijdens de vergadering van het Bureau onderstreept dat wij moeten streven naar de opmaak van een

l'ensemble des parlements.

Une réunion avec des délégations des autres parlements est prévue en mai. Nous y serons évidemment attentifs.

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles.

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

La discussion des articles est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN ET MME VIVIANE TEITELBAUM VISANT À INSTAURER UN DISPOSITIF INTERACTIF DE DÉLESTAGE DU TRAFIC EN CAS DE FERMETURE D'UN AXE ROUTIER PRINCIPAL DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (N^{os} A-305/1 ET 2 – 2015/2016).

gezamenlijke resolutie van alle parlementen.

Ik heb vernomen dat een vergadering met delegaties van de andere parlementen is gepland in mei. We zullen daar natuurlijk aandacht aan besteden.

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de artikelsgewijze bespreking.

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

Wij zullen later overgaan tot de naamstemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

VOORSTEL VAN RESOLUTIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN EN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM TOT INVOERING VAN EEN INTERACTIEF SYSTEEM VOOR VERKEERS-ONTLASTING IN GEVAL VAN SLUITING VAN EEN HOOFDVERKEERSAS IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (NRS. A-305/1 EN 2 – 2015/2016).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

Mme Carla Dejonghe, rapporteuse, se réfère à son rapport écrit.

La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La Région de Bruxelles-Capitale détient le triste privilège d'être l'une des zones les plus encombrées d'Europe. Tant que l'extension du réseau de métro et la mise en service d'un réseau suburbain efficace ne sont pas concrétisés, ce qui aurait une réelle influence sur la diminution du trafic automobile dans la Région, il est indispensable d'adopter des mesures spécifiques susceptibles d'assurer une fluidité suffisante du trafic et d'éviter l'asphyxie de la Région quand une zone connaît une interruption de circulation prolongée.

Dans les circonstances actuelles, il faut bien reconnaître que tout incident crée une situation infernale entraînant le blocage du trafic dans la zone concernée et dans son environnement proche.

On se souviendra de l'épisode particulièrement marquant, il y a deux ans, de la fermeture du tunnel Stéphanie, le 11 janvier 2016. Celle-ci a engendré une série d'embouteillages qui se sont répercutés sur les communes d'Ixelles et de Saint-Gilles, ainsi que sur la Petite ceinture. J'ai déposé à la même époque la présente proposition de résolution qui, malheureusement, a attendu vingt-six mois avant d'être examinée.

Lors de la fermeture d'un axe important, la Région étouffe et des zones étendues souffrent d'une congestion généralisée du trafic, à cause des tentatives des automobilistes de trouver un itinéraire de repli, souvent de façon un peu désespérée.

L'assistance au déplacement des automobilistes est nettement insuffisante et engendre inévitablement des encombres qui se répercutent sur des zones étendues, ralentissant de façon notable les conditions de circulation. Les chantiers à divers endroits de la Région ne manquent pas et représentent, quand ils se situent sur un axe de délestage utilisé par les automobilistes, une

Algemene besprekking

De voorzitter.- De algemene besprekking is geopend.

Mevrouw Carla Dejonghe, rapporteur, verwijst naar haar schriftelijk verslag.

De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is helaas een van de filegevoeligste zones van Europa. Zolang de uitbreiding van de metro en een efficiënt voorstadsnet op zich laten wachten, moeten we specifieke maatregelen nemen om het verkeer vlot te houden in geval van langdurige onderbrekingen van verbindingsswegen. In de huidige omstandigheden leidt elk incident tot grootschalige verkeersellende, doordat automobilisten wanhopig op zoek gaan naar een alternatieve route. Zo leidde de sluiting van de Stefaniatunnel op 11 januari 2016 tot opstoppingen tot in de gemeenten Elsene en Sint-Gillis en op de Kleine Ring. Mijn voorstel van resolutie dateert van die periode, maar komt helaas pas zesentwintig maanden later aan bod.*

Er is onvoldoende trajectbegeleiding met grote vertragingen tot gevolg, die verergerd worden door de talrijke werkzaamheden.

Met het voorstel van resolutie willen we de alternatieve routes in kaart brengen waarop geen werkzaamheden worden toegestaan tijdens de sluiting van een belangrijke verbindingssweg.

Concreet betekent dat, als er een tunnel op de Louizalaan gedurende ten minste een week dichtgaat, er geen werkzaamheden mogen gebeuren op de aanbevolen alternatieve trajecten zoals de Elsensesteenweg en de Waterloosesteenweg. Hetzelfde geldt voor dwarsverbindingsswegen zoals de Kleine Ring, de verbinding Louiza-Poelaert en de Middenring.

Met alternatieve routes bedoelen we de dichtstbij gelegen verbindingsswegen langs beide zijden van de afgesloten weg met duidelijke bewegwijzering om het verkeer vlot te houden, en de dwarswegen waarlangs het verkeer wordt weggeleid van de onderbroken weg.

nouvelle source d'encombrement, de ralentissement voire de blocage du trafic, créant par conséquent un effet boule de neige. Nul ne peut exclure qu'un incident se produise sur un axe de trafic important et qu'il nécessite l'instauration d'un ou de plusieurs itinéraires bis. Ces axes bis sont parfois encombrés par des chantiers qui ralentissent la circulation.

La présente résolution vise à dresser une cartographie des axes de délestage ou itinéraires bis sur lesquels aucun chantier ne serait autorisé pendant la durée de la fermeture d'un accès important de circulation.

En d'autres termes, si un tunnel doit être fermé plusieurs jours pour des raisons bien précises, les axes de délestage recommandés aux automobilistes ne pourraient connaître le moindre chantier de nature à ralentir la circulation.

Cela revient à dire que la fermeture prolongée, d'au moins une semaine, d'un tunnel sur l'axe de l'avenue Louise, par exemple, entraîne d'office l'arrêt de tout chantier en surface sur l'avenue Louise ainsi que sur les axes de délestage préconisés comme la chaussée d'Ixelles, d'une part, et la chaussée de Waterloo, d'autre part.

Dans la même optique, tout axe transversal permettant de désencombrer de façon efficace les boulevards périphériques (petite ceinture, axe Louise-Poelaert et moyenne ceinture) tombe dans le champ d'application de la présente résolution.

Il conviendra donc d'établir une cartographie des axes dits de délestage et d'en effectuer le balisage adéquat. Par axe de délestage, on entend la première artère située de part et d'autre de l'axe concerné par une fermeture prolongée et munie d'un balisage approprié visant à faciliter la fluidité du trafic ainsi dévié, ainsi que les axes transversaux permettant d'alléger le trafic sur les axes congestionnés à la suite d'une interruption de trafic en un lieu bien précis.

Le texte de la résolution adresse plusieurs demandes au gouvernement et, notamment, d'instaurer en Région bruxelloise un dispositif dynamique de délestage du trafic automobile à activer à la suite de la fermeture d'un axe de circulation important ; de proposer ensuite des itinéraires de délestage balisés pour diminuer les embouteillages ; de mettre fin aux chantiers

Wij vragen de regering om, als er een belangrijke verkeersas dichtgaat, dynamische bewegwijzering in te zetten naar de alternatieve routes, eventuele werkzaamheden langs de alternatieve routes te onderbreken en alle belangrijke verbindingswegen in kaart te brengen in overleg met de economische actoren.

Tijdens de debatten in de commissie werd ons tegengeworpen dat de ordonnantie over openbare werken een antwoord zou bieden op de aangehaalde problemen.

Er werd ook gezegd dat alternatieve routes ter sprake kwamen in een van de aanbevelingen van de tunnelcommissie. Toch blijft het voorstel van resolutie pertinent, want de verkeerssituatie in het Brussels Gewest blijft bijzonder problematisch.

(Applaus bij de MR en Ecolo)

existants sur les axes de délestage et de définir une cartographie de ces axes en concertation avec les instances défendant les intérêts économiques et sociaux régionaux.

Par "axe de délestage", on entend les artères situées à proximité immédiate de la zone touchée par une interruption du trafic, ainsi que tout axe transversal susceptible d'alléger la charge de trafic sur les axes concernés par une fermeture à la circulation automobile et d'installer à l'entrée de la Région un balisage dynamique qui informera les automobilistes de la fermeture d'un axe ou d'une zone de circulation et de l'itinéraire alternatif conseillé. Pour permettre une fluidité du trafic, les axes recommandés devront être libres de tout chantier de travaux.

Toutes ces demandes sont tout à fait sensées. Lors de nos débats en commission, on nous a objecté que l'ordonnance sur les chantiers en voirie publique rencontrait les questions légitimes soulevées dans cette proposition de résolution.

Il fut également dit que la Commission spéciale consacrée à l'état des tunnels bruxellois, dans ses recommandations, avait abordé le point spécifique des itinéraires de délestage. De notre point de vue, cette proposition de résolution garde sa pertinence et son actualité même s'il eût été, selon moi, préférable de l'examiner dans un délai un petit peu plus court que 26 mois, vous en conviendrez.

À l'heure actuelle, on est très loin d'un niveau d'efficience en matière d'itinéraires de délestage. Il est toujours pertinent de considérer cette proposition de résolution comme actuelle et comme un élément qui permettrait d'améliorer une situation qui est loin d'atteindre aujourd'hui un niveau d'efficience. Nous avons donc à nous retrousser les manches parce que la situation du trafic dans notre Région reste encore particulièrement problématique, singulièrement à l'occasion d'un certain nombre de blocages durables sur les axes principaux de circulation dans notre Région de Bruxelles-Capitale.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements sur les bancs du MR et d'Ecolo)

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Je prends brièvement la parole au nom d'Ecolo et de Groen. Nous ne sommes pas contre cette mesure, mais elle arrive trop tard. Cette proposition de résolution est dépassée par l'ordonnance relative à la coordination des chantiers.*

Nous voulons que le gouvernement s'attache en premier lieu à mettre pleinement cette ordonnance en pratique. Ce n'est qu'alors que nous pourrons continuer à travailler. Par conséquent, nous ne soutiendrons pas cette proposition.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Il est bien sûr essentiel que des itinéraires de déviation soient prévus en cas de fermeture d'un axe de circulation important. Mais, comme il a été précisé en commission, nous ne comprenons pas l'intérêt de voter une telle résolution.

C'est à la Commission de coordination des chantiers, aux communes concernées, voire à Bruxelles Mobilité ou à la police, de veiller à ce que des itinéraires de déviation soient bien prévus. Quant au choix des voiries servant à ces itinéraires, une hiérarchie existe et il faut s'y tenir. Il n'est pas nécessaire de les cartographier de nouveau.

Par ailleurs, la demande de mettre fin à des chantiers existants et situés sur les axes de délestage naturel de l'axe principal fermé n'est pas réaliste et peut être compliquée à mettre en œuvre. C'est, encore une fois, à la Commission de coordination des chantiers et aux experts d'analyser les situations au cas par cas.

Ainsi, on ne pourrait pas arrêter un chantier de rénovation de coffre de voirie d'un axe de délestage parce que l'axe principal serait bloqué. Voilà un exemple, et il y en a sans doute beaucoup d'autres.

Enfin, je ne comprends pas pourquoi un tel texte arrive ici aujourd'hui, alors que l'ordonnance chantiers a été votée il y a un mois, discutée assez longuement, et que ce point pouvait y être abordé. Surtout, la Commission spéciale consacrée à l'état des tunnels bruxellois a proposé une

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik neem kort het woord namens Ecolo en Groen. In principe zijn wij niet tegen deze maatregel, maar volgens ons komt hij te laat. Dit voorstel van resolutie is eigenlijk achterhaald door de ordonnantie betreffende de coördinatie van de bouwplaatsen.

Veel problemen die vaak terecht worden aangekaart in deze resolutie, worden door die ordonnantie opgelost. Wij willen de regering dan ook eerst de kans geven om ze volledig in de praktijk te brengen en het systeem in werking te stellen. We zijn het er allemaal over eens dat dat nodig is. Pas daarna kunnen we voortwerken. Om die reden zullen wij dit voorstel niet steunen.

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Het is belangrijk dat er bij de sluiting van een belangrijke verkeersweg alternatieve routes worden voorgesteld, maar we begrijpen niet waarom daarvoor een resolutie nodig is*

Het is de taak van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen, de gemeenten, Brussel Mobiliteit of de politie om alternatieve routes te organiseren. Voor de keuze van de ontlastingswegen bestaat er al een hiërarchie, waarmee ze rekening moeten houden. Het is dus niet nodig om een nieuwe kaart op te stellen.

Het is bovendien niet realistisch om te vragen dat de werken op de natuurlijke ontlastingswegen worden stilgelegd, als een hoofdweg wordt gesloten. De Coördinatiecommissie en de experten moeten de situatie geval per geval beoordelen.

Ik begrijp niet waarom we vandaag een dergelijke tekst bespreken. We hebben nog maar een maand geleden de ordonnantie over de bouwplaatsen goedgekeurd. Het punt had daarin aan bod kunnen komen. Bovendien formuleerde de bijzondere commissie over de staat van de Brusselse tunnels een aanbeveling over een interactief systeem voor verkeersontlasting, die door het parlement werd goedgekeurd en dus door de regering en Brussel Mobiliteit moet worden nageleefd.

Om al die redenen zal de DéFI-fractie het voorstel van resolutie niet steunen.

recommandation relative à ces dispositifs interactifs de délestage. Cette recommandation a été votée par ce parlement, par tous les groupes, et doit déjà être respectée par le gouvernement et par Bruxelles Mobilité.

Vous l'aurez compris, au vu des éléments évoqués, si ces dispositifs interactifs de délestage sont nécessaires en cas de fermeture de voirie, nous ne pensons pas que cela doive faire l'objet d'un nouveau vote au parlement. C'est la raison pour laquelle le groupe DéFI ne soutiendra pas cette résolution.

(Applaudissements)

M. le président.- La discussion générale est close.

En application de l'article 91.4 du règlement, nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur les conclusions de la commission.

PROPOSITION D'ORDONNANCE

PROPOSITION D'ORDONNANCE DE M. BRUNO DE LILLE, MMES CÉLINE DELFORGE, ANNEMIE MAES, MM. ARNAUD VERSTRAETE ET ARNAUD PINXTEREN MODIFIANT L'ARTICLE 11 DE L'ARRÊTÉ ROYAL DU 1^{ER} DÉCEMBRE 1975 PORTANT RÈGLEMENT GÉNÉRAL SUR LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET DE L'USAGE DE LA VOIE PUBLIQUE (N^{OS} A-495/1 ET 2 – 2016/2017).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à M. Kompany, rapporteur.

(Applaus)

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Met toepassing van artikel 91.4 van het reglement zullen wij later over het besluit van de commissie stemmen.

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE, MEVROUW CÉLINE DELFORGE, MEVROUW ANNEMIE MAES, DE HEREN ARNAUD VERSTRAETE EN ARNAUD PINXTEREN TOT WIJZIGING VAN ARTIKEL 11 VAN HET KONINKLIJK BESLUIT VAN 1 DECEMBER 1975 HOUDENDE ALGEMEEN REGLEMENT OP DE POLITIE VAN HET WEGVERKEER EN VAN HET GEBRUIK VAN DE OPENBARE WEG (NRS. A-495/1 EN 2 – 2016/2017).

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

De heer Kompany, rapporteur, heeft het woord.

M. Pierre Kompany, rapporteur. - Chers collègues, voici l'exposé introductif des coauteurs de la proposition d'ordonnance.

M. Bruno De Lille a indiqué que, la Région de Bruxelles-Capitale étant une grande agglomération, cela aurait du sens de réduire la vitesse standard de 50km/h en agglomération à 30km/h. Il a expliqué les différents avantages d'une telle mesure en matière de sécurité routière. Il a ajouté que les écologistes n'étaient pas les premiers à défendre cette réduction généralisée de la vitesse, puisqu'une telle mesure est prévue dans le Plan de sécurité routière 2011-2020. Si on laisse les communes mener cette politique chacune de leur côté, une telle limitation ne sera pas assez vite mise en œuvre de manière généralisée.

Mme Céline Delforge a affirmé qu'il était avéré que la vitesse la plus respectueuse était le 30km/h. Outre la sécurité routière, elle a expliqué qu'une telle limitation améliorerait la qualité de vie, en diminuant notamment le bruit en ville. Au niveau de la fluidité, elle a indiqué qu'une limitation à 30km/h n'avait aucun impact négatif sur les temps de parcours et que son impact était même positif lorsque le trafic était dense. Elle a conclu en indiquant que le seul argument contre la généralisation de la vitesse à 30km/h était de ne pas frustrer les automobilistes qui veulent rouler plus vite.

M. Pierre Kompany a argumenté qu'une telle généralisation comportait toute une série d'avantages, mais que la présente proposition était unilatérale et sans nuance. L'approche actuelle, plutôt ascendante et visant à aller de l'avant plus progressivement à travers le niveau communal, lui semble être la bonne.

M. Ridouane Chahid s'est dit d'emblée favorable à l'instauration de la limitation à 30km/h, mais pas de cette manière. Il a estimé que si nous voulions un système efficace et dissuasif, il fallait allouer les moyens pour mettre en place les infrastructures nécessaires. Le ministre de la Mobilité et la secrétaire d'État à la Sécurité routière y travaillent actuellement.

M. Marc Loewenstein a indiqué que son groupe était favorable à la généralisation des zones 30, mais de manière coordonnée avec les acteurs concernés. Selon lui, ce n'est pas en votant cette

De heer Pierre Kompany, rapporteur (in het Frans). - *Ik start mijn verslag met de inleiding zoals die werd gepresenteerd door de indieners.*

Aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest één grote agglomeratie vormt, vond de heer De Lille het aangewezen om de standaardsnelheid van 50 km/u tot 30 km/u te reduceren. Dat zou de verkeersveiligheid aanzienlijk doen toenemen. Een dergelijke maatregel staat overigens al in het Verkeersveiligheidsplan 2011-2020. Als het echter aan de gemeenten is om dat beleid uit te voeren, zal het veel te lang duren voor de snelheidsbeperking er komt.

Ook mevrouw Delforge beschouwde 30 km/u als de ideale maximumsnelheid, omdat die leidt tot een toename van de verkeersveiligheid en van de levenskwaliteit, door de afname van het verkeerslawaai. Bovendien wordt de doorstroming bij 30 km/u niet belemmerd.

Ikzelf stelde dat een algemene invoering van de snelheidsbeperking voordelen biedt, maar dat het voorliggende voorstel eenzijdig en ongenuanceerd was. Het leek me beter om de snelheidsbeperking geleidelijk en via de gemeenten in te voeren.

De heer Chahid stond positief tegenover de invoering van de snelheidsbeperking, maar niet op deze manier. Hij was van mening dat het gewest middelen moet uittrekken om gepaste infrastructuur aan te leggen. Minister Smet en staatssecretaris Debaets werken daaraan.

De heer Loewenstein zei dat DéFI positief stond tegenover een veralgemening van de zones 30, maar wel in overleg met de overige betrokkenen. Louter deze ordonnantie goedkeuren, zou niet volstaan.

De heer Weytsman vond het niet wenselijk om dit voorstel van ordonnantie nu goed te keuren, want dan zou de studie van de regering overbodig worden. De tekst was volgens hem onrealistisch en weinig pragmatisch. Hij pleitte voor meer controles en de verdere invoering van intelligente zones 30.

Mevrouw Van Achter betwijfelde niet dat de maximumsnelheid naar beneden moet, maar vond de voorgestelde werkwijze niet ideaal. Ze betreurde dat er geen repressieve maatregel zou

ordonnance que l'on y arrivera. Il s'est également référé au travail en cours au sein du gouvernement en la matière.

M. David Weytsman a quant à lui estimé qu'adopter aujourd'hui la présente proposition d'ordonnance, en mettant l'étude du gouvernement au placard, ne semblait pas souhaitable. Le texte ne tenant pas compte de la spécificité des voiries, il l'a jugé non réaliste et non pragmatique. Il a ensuite plaidé en faveur d'un contrôle renforcé des limitations existantes et pour la poursuite de la création de zones 30 intelligentes en étudiant, pour certains axes, la mise en place d'un système de vitesse adaptative.

Mme Cieltje Van Achter n'a pas remis en question le fait qu'il faille diminuer la vitesse de circulation mais elle a indiqué que la manière qui est proposée n'était pas idéale. Elle a regretté qu'il n'y ait aucune mesure de répression à l'encontre des automobilistes qui ne respectent pas cette limite, mais aussi que cette compétence soit gérée au niveau communal.

M. Paul Delva a estimé que l'on devait donner aujourd'hui à l'automobile, et en particulier à la vitesse automobile, une toute autre place que celle qu'elle a aujourd'hui, mais que ce n'était pas en plaçant des panneaux généralisant le 30km/h que l'on arriverait à obtenir l'adhésion des automobilistes sur cette mesure.

M. Bruno De Lille s'est étonné d'entendre l'unanimité de tous les membres de cette commission sur le fond, tout en disant qu'ils voteraienr contre.

Mme Céline Delforge a vu ses craintes confirmées : tout le monde affirmait être pour, mais personne ne voulait prendre ses responsabilités.

M. David Weytsman a répété que selon lui, cette mesure n'était ni efficace ni proportionnée.

M. Ridouane Chahid a estimé qu'il ne fallait pas verser dans l'émotionnel. Il a rappelé que M. Bruno De Lille avait lui-même été secrétaire d'État en charge de cette matière et qu'il n'était pas venu vers les communes avec un plan de généralisation des zones 30.

M. Marc Loewenstein a également souhaité que

komen en vond het niet wijs om de controle aan de gemeenten over te laten.

Volgens de heer Delva zouden de autobestuurders zich niet aan de nieuwe snelheidsbeperking houden als die enkel op borden staat aangegeven.

Het verbaasde de heer De Lille dat alle commissieleden voor een snelheidsbeperking waren, maar toch tegen zouden stemmen. Mevrouw Delforge zag haar vrees bewaarheid: iedereen was voor, maar niemand wou verantwoordelijkheid nemen.

De heer Weytsman herhaalde dat hij niet achter de maatregel stond.

De heer Chahid bezwoer dat emoties niet de bovenhand mochten krijgen. Hij merkte op dat de heer De Lille als staatssecretaris destijds ook niet met deze maatregel naar de gemeenten was gestapt.

De heer Loewenstein vond dat de oppositie een toonje lager moest zingen. Volgens hem was het aan de regering om een plan voor de zones 30 op te stellen.

Mevrouw Van Achter betreurde dat er geen regeringslid aanwezig was.

(Applaus)

l'on évite les trémolos sur les bancs de l'opposition. Les membres de la majorité voulaient que le gouvernement lui-même mette en œuvre le plan de zones 30.

Mme Cieltje Van Achter a déploré que le gouvernement n'ait pas souhaité être représenté lors des débats de la commission.

(Applaudissements)

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je commencerai par relire un paragraphe de la proposition que nous avons déposée. En 2014, l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) a réalisé une étude sur les accidents mortels à Bruxelles. La conclusion de cette étude était claire : "Réduire les vitesses pratiquées est donc crucial pour prévenir un grand nombre d'accidents et de victimes de la route. Modérer les vitesses pratiquées permet de réduire le risque de collision en augmentant le temps et le champ de vision disponibles à la détection de l'autre usager et à la mise en place d'une manœuvre d'urgence (freinage, manœuvre d'évitement). Cela permet également de réduire les conséquences de l'accident si celui-ci n'a pas pu être évité."

Le constat est assez clair : si nous voulons réduire le nombre de morts et de blessés graves dans notre Région, nous devons diminuer la vitesse pratiquée. Les chiffres corroborent cette affirmation, puisque nous savons qu'un piéton ou un cycliste qui se fait renverser par une voiture roulant à 50km/h a une chance sur deux de décéder. En revanche, si la voiture roule à 30km/h, il a neuf chances sur dix de s'en sortir.

Autrement dit, notre objectif est-il de sauver des vies ou d'en sacrifier ? C'est là qu'est le débat. Tout le monde est d'accord sur le principe mais nombreux sont ceux qui disent être pieds et poings liés.

Aujourd'hui, plusieurs communes telles que Forest et Schaerbeek ont malgré tout pris le problème à bras-le-corps et décidé de placer toutes les voiries locales en zone 30. Pour ceux qui n'auraient pas compris, notre proposition vise explicitement à adopter le 30km/h comme la vitesse par défaut, la

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- In 2014 wijdde het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) een studie aan de dodelijke ongevallen in Brussel. De conclusie was duidelijk: bij een lagere snelheid gebeuren er minder ongevallen en zijn er minder slachtoffers. Bij een lagere snelheid heb je immers meer tijd om een andere weggebruiker op te merken en te remmen of uit te wijken. Bovendien zijn de gevolgen van het ongeval minder ernstig.

Als we het aantal verkeersdoden en -gewonden in ons gewest willen verminderen, moeten we dus de snelheid verlagen. De cijfers liegen er niet om: een voetganger of fietser die wordt omvergereden door een auto die 50 km/u rijdt, overleeft dat slechts in de helft van de gevallen. Als de auto 30 km/u rijdt, heeft hij evenwel 90% kans om het te overleven.

De vraag is dus of we levens willen redden of opofferen. Iedereen is het eens over het principe, maar vele beweren dat ze niet anders kunnen dan tegen te stemmen. Meerdere gemeenten, zoals Vorst en Schaerbeek, hebben nochtans beslist om alle plaatselijke wegen in zone 30 te veranderen.

Met ons voorstel willen we 30 km/u als standaardsnelheid invoeren in het hele gewest, tenzij anders is aangegeven. Zo blijft 50 km/u mogelijk op bepaalde assen waar er minder conflicten met de andere weggebruikers zijn.

We hebben maar weinig tegenargumenten gehoord, behalve dat we de kwestie aan de gemeenten moeten overlaten. U herinnert zich misschien nog het verbod op quads in Brussel. Alle gemeenten waren het eens over dat verbod, behalve Ukkel. Het gevolg was dat er niet alleen

vitesse que les conducteurs adoptent dès qu'ils entrent en Région bruxelloise, tout en autorisant une vitesse de 50km/h expressément indiquée sur certains axes particuliers qui s'y prêtent mieux et sur lesquels les conflits avec les autres usagers sont moindres.

J'établirai un parallèle. Nous n'avons pas entendu d'arguments contre l'idée de mettre toute la Région en zone 30, sauf exceptions ; ce que nous avons entendu, c'est qu'il faut laisser faire les communes. Je vous rappelle un dossier qui n'a pas fait tant de vagues, sauf dans une commune : l'interdiction des quads en Région bruxelloise. Tout le monde admettait que d'évidence, ces véhicules n'avaient pas leur place dans notre Région, comme tout le monde admet l'évidence que la meilleure vitesse pour sauver des vies est le 30km/h.

Par souci d'économie d'échelle, il a été décidé de placer des panneaux interdisant les quads aux entrées de la Région. Il y a cependant eu ce cas un peu ridicule - ceux qui en ont été responsables s'en sont rendu compte et s'en sont mordu les doigts ensuite - de la commune d'Uccle. Dès que l'on franchit la frontière entre Uccle et une autre commune bruxelloise fleurissent donc, désormais, une multitude de panneaux interdisant les quads. On en compte probablement plus sur cette limite communale que sur l'ensemble de la Région.

D'une part, notre ordonnance vise à réaliser des économies d'échelle, en évitant de devoir placer des panneaux à gauche et à droite. Nous ne pouvons pas placer tous les dix mètres un panneau dans de grandes zones 30 comme aujourd'hui dans le Pentagone ou le sud d'Ixelles, car il y a un moment où même l'automobiliste de très bonne composition ne saura plus s'il est ou non en zone 30.

Par contre, si nous mettons l'ensemble de notre territoire en zone 30, l'information passera bien auprès de tous les automobilistes, parce que la mesure sera largement médiatisée et que rien n'empêchera la Région, toujours par économie d'échelle, d'en faire la promotion. En résumé, tout le monde saura qu'en Région bruxelloise, la vitesse est limitée à 30km/h, sauf indication contraire.

Et qu'est-ce que cela permettra ? Tout le monde s'inquiète des pauvres moyens des communes, qui ne pourraient pas s'adapter. Notre proposition permettra justement aux communes de se consacrer

verbodsborden moesten worden geplaatst aan de gewestgrenzen, maar ook aan alle grenzen tussen Ukkel en andere gemeenten.

Door 30 km/u als algemene maximumsnelheid in te voeren, kunnen we een wildgroei aan borden vermijden. Het volstaat dan om een grootschalige informatiecampagne te voeren, zodat iedereen ervan op de hoogte is dat de snelheid in Brussel tot 30 km/u beperkt is, tenzij anders aangegeven.

Iedereen maakt zich zorgen over de gebrekkige financiële middelen van de gemeenten. Ons voorstel leidt er juist toe dat de gemeenten zich niet met het aanduiden van de zones 30 moeten bezighouden, maar zich op andere zaken kunnen toespitsen, zoals het aanleggen van verkeersdrempels of het uitvoeren van controles.

Ik begrijp niet waarom dit voorstel van ordonnantie nog altijd niet in de praktijk werd gebracht. Misschien is de maatregel te eenvoudig of te vanzelfsprekend. De regering zegt dat ze er werk van maakt, maar ik ben niet naïef: ze tracht het voorstel definitief in de koelkast te stoppen door het naar de commissie te verwijzen of door te argumenteren dat er nog studies moeten worden uitgevoerd. Er werden echter al studies uitgevoerd. Bovendien hebben twee ministers zich na het tragische overlijden van een jonge vrouw al uitgesproken voor een algemene zone 30.

Ik ben bijzonder ontgocheld en had graag geweten waarom u de boot afhoudt. Ik zie geen enkele reden om de ordonnantie niet toe te passen, behalve misschien angst om enkele automobilisten voor het hoofd te stoten. Niet alle automobilisten zijn echter monsters. De meeste automobilisten willen correct geïnformeerd worden, zodat ze de zones kunnen respecteren en niet het risico lopen om iemand te verwonden.

Hoe geloofwaardig is ons parlement als het een voorstel weigert dat levens kan redden, enkel en alleen omdat dat voorstel van de oppositie komt?

(Applaus bij Ecolo en Groen)

à autre chose qu'à faire comprendre à tout un chacun que tel endroit se trouve en zone 30 et tel autre endroit ne l'est pas. Elle leur permettra de concentrer leur action sur les dispositifs annexes permettant de limiter la vitesse, sur les dos d'âne et les chicanes, sur la répression plutôt que sur l'indication.

Aujourd'hui, le placement de panneaux d'information un peu partout plombe la mise en œuvre des zones 30.

Mais apparemment, la mesure est trop simple. Ou trop évidente. Pour ma part, je ne comprends pas pourquoi cette proposition d'ordonnance n'est toujours pas mise en œuvre. La seule chose que l'on me répond, c'est que le gouvernement y travaille. Je suis désolée, mais il faut vraiment être naïf pour ne pas comprendre que le gouvernement a en fait totalement enterré l'ordonnance en compliquant sa mise en œuvre, en l'encombrant et en la renvoyant à des études. Or, ces études existent déjà et deux ministres du gouvernement, à la suite du décès tragique d'une jeune femme, parlent même d'une zone 30 par défaut.

Je suis vraiment triste. Et il ne faudra pas venir pleurer et regretter que le politique s'éloigne du citoyen. Mais j'aimerais comprendre les raisons de cette attitude. Je n'en vois aucune hormis la peur de déplaire à quelques automobilistes. De nombreux automobilistes ne demandent en effet pas mieux que d'être correctement informés, pour ne pas ignorer les zones, ne pas prendre le risque de blesser quelqu'un, quand bien même ils ne seraient pas en tort. Les automobilistes ne sont pas tous des monstres. Peut-être y en a-t-il, même dans cette assemblée, qui préfèrent rouler à du 50km/h parce que c'est plus grisant. Je ne le sais pas.

Comment voulez-vous rapprocher le milieu politique du citoyen quand, probablement parce que la proposition vient de l'opposition, ce parlement ne s'avère pas capable d'adopter une mesure qui sauverait des vies ?

(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo et de Groen)

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).-
Nous sommes aujourd'hui en mesure de sauver des

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Vandaag kunnen we levens redden door één zin in onze

vies en modifiant un chiffre, dans notre législation relative à la sécurité routière. Fixer la limitation de vitesse à 30km/h plutôt qu'à 50km/h permettrait de diminuer le nombre de tués sur nos routes, qui est aujourd'hui d'environ 30 personnes par an en Région bruxelloise.

La part d'usagers faibles est en constante augmentation à Bruxelles. C'est une bonne chose, si ce n'est que cela augmente le risque de confrontation entre piétons, cyclistes et automobiles. Nous devons veiller en priorité à ce que les usagers faibles survivent à ce type de confrontation.

Trente morts par an, c'est beaucoup trop. Ces décès ne peuvent être qualifiés d'inévitables. On parle encore trop souvent d'accidents, mais dans un quartier résidentiel, la probabilité est élevée que quelqu'un qui traverse la rue et qui est heurté par une voiture soit tué lorsque celle-ci roule à 50km/h.

C'est un peu comme si je tirais dans tous les sens avec un revolver dans ce parlement. Je pourrais difficilement prétendre, si je touchais quelqu'un, qu'il s'agit d'un accident.

Celui qui circule à 50km/h dans un quartier densément peuplé sait qu'une collision à cette vitesse peut avoir une issue fatale. Il prend un risque calculé et doit en assumer les conséquences.

Une voiture roulant à 50km/h parcourt 14m par seconde et peut difficilement éviter de heurter un enfant qui traverse subitement la rue. En cas de collision à cette vitesse, les chances de survie sont réduites à moins de 50%. Par contre, une voiture roulant à 30km/h n'a besoin que de 8m environ pour réagir, et les chances de survie à cette vitesse sont de plus de 9 sur 10.

Autrement dit : réduire la vitesse moyenne à 30km/h permet de sauver des vies, ce que confirme une étude de Vias Institute.

Une vitesse réduite présente d'autres avantages, comme un trafic plus fluide et un moindre impact sur la qualité de vie, puisque les voitures circulant à 30km/h sont moins bruyantes et que les gens osent à nouveau laisser leurs enfants sortir en rue. En outre, une vitesse réduite est bonne pour l'environnement, parce que les voitures doivent moins accélérer et freiner.

verkeerswetgeving te veranderen, of zelfs maar één cijfer. Het volstaat om de huidige maximumsnelheid van 50 km/u te veranderen in 30 km/u. Volgens mij liggen de zaken eenvoudig. Elk jaar vallen er ongeveer 30 verkeersdoden in het Brussels Gewest. Dat aantal daalt niet echt. Het zal ook niet veranderen zolang er niets verandert op straat.

Het aandeel zwakke weggebruikers in Brussel wordt steeds groter. Er zijn steeds meer voetgangers en fietsers, en dat is een goede zaak. Het gevolg is echter ook dat de kans op een confrontatie tussen voetgangers, fietsers en wagens groter wordt. We moeten we er in de eerste plaats voor zorgen dat zwakke weggebruikers een dergelijke confrontatie overleven.

Die 30 verkeersdoden per jaar zijn er veel te veel. We willen ze niet als 'onvermijdelijk' bestempelen. We spreken nog veel te vaak over 'ongevallen', terwijl het vaak niet om ongevallen gaat. Als je 50 km/u rijdt in een woonwijk, weet je immers dat de kans groot is dat je bij een aanrijding een dodelijk slachtoffer maakt.

Het is een beetje alsof je met een pistool in het rond schiet in dit parlement. Als je dan iemand raakt, kan je moeilijk beweren dat het om een ongeval gaat. Iedereen weet dat er in onze dichtbevolkte woonwijken in Brussel heel veel kans is dat iemand onverwachts de straat oversteekt. Iedereen weet dat er elk moment een kind de straat over kan rennen.

Als je in die dichtbevolkte wijken 50 km/u rijdt en er een ongeval gebeurt, dan is het geen ongeval. Dan heb je een berekend risico genomen en moet je de schuld op je nemen.

Ik geef een voorbeeld van de impact van het rijden aan 50 km/u. De afstand tussen mij en het raam aan de achterste banken in dit halfronde bedraagt zo'n 14 à 15 meter. Als een auto op die plaats aan 50 km/u aan het rijden is en ik duik plotseling op, dan rijdt die auto nog altijd even snel als hij hier bij mij is. Een auto die aan 50 km/u rijdt, legt per seconde 14 meter af. In één seconde kun je onmogelijk reageren om ervoor te zorgen dat er geen slachtoffers vallen. Als je in een gewone straat rijdt en plotseling stopt een kind 14 meter verderop het zebrapad over, dan lijkt dat ver, maar je bent er voor je het weet. Zoals daarnet werd

J'étais plein d'espoir lors du dépôt de cette proposition d'ordonnance. Le calendrier semblait optimal, pour une compétence que nous gérons et une problématique qui suscite beaucoup d'intérêt au sein de la population. Tous les plans régionaux importants prévoient en effet l'instauration de la règle des 30km/h sur l'ensemble des voiries locales. Prévue en 2010, elle a été reportée en 2015 et n'est toujours pas concrétisée en 2018.

Les communes, la Région, les zones de police et le Parquet, tous s'accordent sur la nécessité de cette limitation de la vitesse sur les voiries locales. Deux de nos ministres ont même déclaré ouvertement dans la presse qu'ils étaient favorables à la généralisation de la limitation de la vitesse à 30km/h à l'ensemble du territoire régional. Durant la discussion en commission, tous les parlementaires se sont dit convaincus de l'utilité de cette mesure. Qu'attendons-nous pour prendre une décision qui aura un impact réel sur le terrain et permettra de sauver des vies ?

Les choses n'avaient jamais parues aussi simples mais, hélas, mon espoir était vain. Ces mêmes parlementaires qui se disaient favorables à cette mesure ont majoritairement voté contre son adoption.

Celui qui a manqué ce spectacle a une nouvelle chance d'y assister aujourd'hui. Mais comme tout est filmé, les parlementaires qui expliqueront qu'ils soutiennent la mesure et voteront pourtant contre celle-ci ne pourront plus se cacher.

Les principales raisons qu'ils invoquent pour justifier leur vote sont la latitude laissée aux communes d'instaurer la limitation de vitesse, le coût de la mesure, et le soutien dont elle bénéficie. Depuis 2001, les communes ont eu maintes opportunités de réduire la vitesse maximale autorisée et ont promis à plusieurs reprises de concrétiser cette mesure. Rien n'a cependant été fait. Certaines communes comme Forest, Jette et bientôt Schaerbeek, font des efforts appréciables, mais d'autres n'entreprendent absolument rien. Cela accroît la confusion, puisque personne ne sait où la limitation de vitesse est appliquée ou pas.

Tout le monde a droit à une deuxième ou troisième chance. Mais celui qui propose de laisser une dix-septième chance, comme c'est le cas ici, est un idiot qui se laisse mener à la baguette par celui qui

gezegd heb je bij een aanrijding aan 50 km/u meer dan 50% kans om het niet te overleven. Een auto die aan 30 km/u rijdt, heeft echter slechts circa 8 meter nodig om te reageren. Bovendien zijn de kansen om een aanrijding aan 30 km/u te overleven meer dan 9 op 10.

Met andere woorden: we redden levens door de gemiddelde snelheid naar 30 km/u terug te brengen. Het Vias Institute heeft in dat verband onderzoek gevoerd.

De conclusie van een studie uit 2014 was heel duidelijk: door de maximumsnelheid te verlagen kunnen we veel ongevallen en verkeersslachtoffers voorkomen in het Brussels Gewest. Er zijn bovendien nog andere voordelen. Een lagere snelheid bevordert de doorstroming van het verkeer en is bevorderlijk voor de levenskwaliteit. Wanneer auto's maar aan 30 km/u rijden, maken ze minder lawaai en durven de mensen hun kinderen weer op straat te laten komen. Een lagere snelheid is bovendien goed voor het milieu omdat de auto's dan minder optrekken en afremmen.

Bij de indiening van dit voorstel van ordonnantie was ik bijzonder hoopvol gestemd. De timing ervan leek optimaal. We zijn eindelijk bevoegd voor verkeersveiligheid. De problematiek leeft bovendien volop bij de bevolking. Ik denk dan bijvoorbeeld aan Schaerbeek, waar op dit vlak een hele beweging op gang is gekomen. Daarnaast staat in alle relevante gewestelijke plannen dat 30 km/u de regel moet worden op alle lokale wegen. Aanvankelijk zou dat tegen 2010 gebeuren, maar later werd dat verschoven naar 2015. Het is nu 2018 en er is nog steeds geen werk van gemaakt.

De gemeenten, het gewest, de politiezones en het parket hebben al meermaals gemeld dat we op alle lokale wegen een snelheidsbeperking van 30 km/u moeten invoeren. Ik dacht dus dat het nu eindelijk ging gebeuren, want iedereen is het erover eens. We hebben zelfs twee ministers die in de pers openlijk hebben verklaard dat ze voorstander zijn van een maximumsnelheid van 30 km/u in het hele gewest. Waarop zouden we dan nog moeten wachten? Tijdens de commissiebespreking verklaarden alle parlementsleden dat ze geloofden in het nut van de maatregel. Ik dacht dan ook dat we eindelijk met dit parlement een steen in de rivier zouden verleggen en dat we een beslissing

s'Imagine pouvoir faire beaucoup de promesses sans jamais rien devoir concrétiser.

Nous devons aider les communes, car elles n'y parviennent apparemment pas.

Invoquer le manque de soutien et le coût de la mesure pour ne pas approuver la limitation à 30km/h me semble étrange au regard de la valeur d'une vie humaine. La liberté des uns s'arrête là où commence celle des autres. La liberté de rouler à 50km/h ou plus vite est donc limitée par le risque de faire des victimes et de compromettre la sécurité des gens en rue. C'est la logique même.

Je refuse de m'habituer à vivre avec ces trente morts par an. Le gouvernement devrait prendre des mesures aussi drastiques que celles qu'il a adoptées à la suite des attentats, qui ont également fait trente victimes. Les victimes de la route ne sont pas la résultante d'une loi naturelle. Leur nombre est beaucoup moins élevé dans d'autres villes, où les usagers faibles sont beaucoup mieux protégés.

Les citoyens soutiennent souvent la mesure à l'échelle de leur rue, mais veulent pouvoir rouler vite ailleurs. Le soutien à la limitation de la vitesse augmente fortement après une série d'accidents graves, comme c'est le cas à Schaerbeek. Cette proposition d'ordonnance laisse en outre la latitude aux communes d'autoriser des vitesses plus élevées sur des voiries qui s'y prêtent, comme les voies d'accès et les tunnels.

Si les habitants s'accordent de manière unanime sur une vitesse maximale de 50km/h dans leur rue, ils pourront adresser une demande à leur bourgmestre pour qu'un panneau autorisant cette vitesse soit placé dans leur rue. Ce type de demande sera sans doute exceptionnel, car les habitants sont conscients de ce que leur sécurité et celle de leurs enfants est en jeu. Les réactions indignées sur internet à l'absence de contrôle du respect de la zone 30 par la zone de police Polbru attestent le soutien de la population.

Une autre remarque récurrente concerne l'aménagement. Manifestement, il faudrait d'abord empêcher de rouler plus vite que 30km/h en rétrécissant la largeur de la rue et en installant des casse-vitesse et des signaux, avant d'instaurer la limitation de vitesse. Je ne comprends pas cet argument. Le feu rouge et le panneau de

zouden nemen met een echte impact op het terrein, een beslissing die bovendien levens zou reden.

De zaken leken nog nooit zo gemakkelijk, maar helaas was mijn hoop ijdel. De meesten van dezelfde parlementsleden die zich voorstander noemden van een maximumsnelheid van 30 km/u, stemden tegen. Het was bijzonder leerrijk om gade te slaan hoe parlementsleden kunnen krankelen als een duivel in een wijwatervat en hen te horen beweren dat de maatregel weliswaar nuttig is en levens zou redder, maar dat ze hem toch niet zouden steunen.

Wie dat schouwspel gemist heeft, krijgt vandaag overigens een nieuwe kans. Al die parlementsleden zullen hier straks opnieuw komen uitleggen dat ze eigenlijk voor zijn, maar toch tegen zullen stemmen. Maar omdat alles vandaag op film wordt geregistreerd, kunnen de betrokken parlementsleden zich niet langer verstoppen.

De belangrijkste reden die ze aanhalen, is dat ze vinden dat de gemeenten de kans moeten krijgen om de maximumsnelheid van 30 km/u in te voeren. Andere redenen zijn het draagvlak en de kostprijs. Sinds 2001 hebben de gemeenten al herhaaldelijk de kans gekregen om de maximumsnelheid tot 30 km/u te verlagen. Ze beweerden meermaals dat ze dat ook daadwerkelijk zouden doen op alle lokale wegen op hun grondgebied. Het is er al die jaren echter nooit van gekomen. Sommige gemeenten doen aanzienlijke inspanningen, zoals Vorst, Jette en binnenkort ook Schaerbeek. Andere gemeenten ondernemen echter helemaal niets. Daardoor neemt de verwarring in het verkeer alleen maar toe: niemand weet nog waar de maximumsnelheid beperkt is tot 30 km/u en waar niet.

Ik vind dat mensen een tweede of zelfs een derde kans moeten krijgen. Wie echter voorstelt om iemand een zeventiende kans te geven, zoals hier nu het geval is, is een idioot die zich aan het lijntje laat houden door wie denkt dat ze veel kunnen beloven zonder het ooit te moeten hard maken.

We moeten die gemeenten helpen, want het lukt ze blijkbaar niet.

De tweede reden om het voorstel niet goed te keuren, het draagvlak en de kostprijs van de inrichting, vind ik heel vreemd. Een mensenleven

*signalisation de sens interdit sont respectés.
Pourquoi le panneau 30km/h ne le serait-il pas ?*

Certains juges ont décidé de ne pas pénaliser les conducteurs, estimant que ceux-ci n'avaient peut-être pas remarqué le panneau signalant qu'ils entraient dans une zone 30. C'est regrettable, mais notre proposition permet de résoudre ce problème, puisque la généralisation de la zone 30 rendrait ces panneaux superflus et que plus personne ne pourrait dès lors prétendre ne pas les avoir vus. La police pourrait aisément contrôler les infractions et tout le monde sait qu'il n'y a pas de respect des règles sans contrôle.

En d'autres termes, ce système est beaucoup plus clair et facile à implanter. Il permettrait surtout de sauver des vies. Vous pouvez aujourd'hui faire la différence en tant que parlementaire, ce qui n'est pas le cas tous les jours. J'espère que chacun d'entre vous trouvera le courage nécessaire pour le faire.

(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo et de Groen)

is voor mij heel veel waard. We moeten er alles aan om te vermijden dat er doden vallen, zeker als dat zo gemakkelijk gaat als vandaag. De vrijheid van de ene stopt waar die van de andere beperkt wordt. Het kan dat sommigen graag 50 km/u rijden of zelfs nog sneller, maar als er daardoor doden vallen en mensen niet langer veilig zijn op straat, dan wordt die vrijheid beperkt. Dat is niet meer dan logisch.

Eigenlijk zeggen we dat we moeten leren leven met die dertig doden per jaar in het Brussels Gewest. Sorry, maar ik wil dat niet! We hebben recent nog eens dertig doden te betreuren gehad. Als reactie daarop heeft de regering militairen ingezet, overal betonblokken geplaatst en de openbare ruimte en evenementen drastisch anders georganiseerd. Dat was helemaal terecht, want op die manier wilde de overheid vermijden dat zoiets nog eens zou gebeuren. Ik roep op dat we zouden proberen om die dertig verkeersdoden per jaar even ingrijpend te vermijden. Zoals ik al zei, is het geen natuurwet. Het zijn meestal geen 'ongevallen'. Het gaat om doden die in een aantal andere steden niet valt omdat de zwakke weggebruiker daar wel beter beschermd wordt.

Het draagvlak is er wel degelijk als mensen het over hun eigen straat hebben. Mensen willen vaak wel snel rijden, maar dan niet in hun eigen straat. daar mag het best wat rustiger en zijn ze voorstander van de zone 30. Als er dan, zoals in Schaarbeek, een aantal zware ongevallen gebeurt, zie je dat het draagvlak meteen heel sterk toeneemt. Dit voorstel van ordonnantie geeft de gemeenten bovendien nog altijd de kans om mensen sneller te laten rijden in straten waar dat mogelijk is, zoals op invalswegen en in tunnels.

Stel dat bewoners het er unaniem over eens zijn dat in hun straat 50 km/u gereden mag worden, dan kunnen zij nog steeds met hun wens naar de burgemeester stappen. Die kan vervolgens beslissen om een bord te plaatsen waarop aangegeven staat dat het daar wel mag. Toch zullen er bitter weinig straten zijn waar alle bewoners het eens zijn over een maximumsnelheid van 50 of 70 km/u. Ze beseffen namelijk heel goed dat hun veiligheid en die van hun kinderen in het geding zijn. Op het internet werd trouwens erg verontwaardigd gereageerd toen bleek dat de politiezone Polbru (Brussel-Hoofdstad/Elsene) nauwelijks controleerde op de toepassing van de

zone 30. Er is dus wel degelijk een draagvlak.

Een andere vaak terugkerende opmerking gaat over de inrichting. Het moet blijkbaar eerst onmogelijk worden gemaakt om sneller te rijden dan 30 km/u alvorens de regel kan worden ingevoerd. Wat heeft het voor zin om een zone 30-bord te plaatsen als je er toch niet sneller kunt rijden? Het verkeersbord dat een zone 30 aangeeft, is blijkbaar het enige dat moet worden afgedwongen. Bij rood licht rijden we niet door als het kruispunt vrij is, hoewel er geen slagboom staat die het doorrijden onmogelijk maakt. Een rood licht wordt namelijk gerespecteerd. Ik kan niet begrijpen dat dat bij een zone 30-bord niet het geval is. Als je een eenrichtingsstraat in de verkeerde richting in rijdt, krijg je een boete. Nochtans houdt niets je tegen om de straat van die kant in te rijden. Hetzelfde geldt trouwens in de maatschappij. Stel dat ik de heer De Bock een klap in het gezicht geef, me verdedigend met het argument dat niemand me tegenhield en dat het dus mocht. Neen, dat klopt natuurlijk niet. Er zijn nu eenmaal regels. Zou ik het toch doen - wat ik niet van plan ben, mijnheer De Bock -, dan zet de militaire politie me direct buiten - en terecht.

Waarom geldt dat niet voor een zone 30-bord? Waarom is dat bord het enige waarvoor de wegen moeten worden versmald, verkeersdrempels gebouwd en signalen geplaatst om duidelijk te maken dat je niet sneller mag rijden? Dat is toch vreemd!

Ik weet dat sommige rechters geoordeeld hebben dat chauffeurs het zonebord misschien niet konden opmerken en dat ze daarom geen boete hebben gekregen. Dat is dan spijtig, maar ons voorstel is een oplossing daarvoor. Als ons voorstel realiteit wordt zijn er immers geen zoneborden meer nodig. De zone 30 wordt dan in het volledige gewest de regel en niemand kan dan nog beweren het niet te weten of het bord niet te hebben gezien. Je weet dan: in de bebouwde kom rijd ik maximum 30 km/u en bijkomende aanduidingen zijn er niet meer nodig. Nu moeten er toch ook niet op elk kruispunt borden staan die melden dat er maximaal 50 km/u mag worden gereden. Iedereen kent de regels die binnen de bebouwde kom gelden en beseft dat er een boete kan volgen als ze niet worden gerespecteerd. Hetzelfde zou gelden bij een veralgemeende zone 30: je krijgt een boete als je geflitst wordt. De politie kan dat probleemloos

controleren en we weten allemaal dat controles tot respect voor de regels leiden.

Met andere woorden, het is duidelijker, het is eenvoudig in te voeren en vooral: het redt levens. Ik roep u dan ook allen op om dit voorstel goed te keuren. Als parlementslid kan je niet elke dag het verschil maken. Vandaag kan dat wel. Ik hoop echt dat iedereen de moed vindt om dat ook te doen.

(Applaus bij Ecolo en Groen)

M. le président.- La parole est à M. Chahid.

M. Ridouane Chahid (PS).- Je voudrais commencer par répéter ce que j'ai dit en commission. Je trouve que les comparaisons faites par mes collègues sont un peu déplacées. Je pense également, M. De Lille, que nous aurions pu aller plus loin dans la mise en œuvre de certaines zones 30. Mais vous, plus que d'autres ici, ne pouvez vous dédouaner de votre responsabilité personnelle, car, pendant cinq ans, vous n'avez rien fait, mis à part des états généraux.

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Le PS ose parler du social au niveau fédéral, et souvent ! Et la chasse aux chômeurs, etc. ? Franchement, vous ne pouvez pas vous permettre de tels propos !

(Colloques)

M. Ridouane Chahid (PS).- Je ne vous ai pas parlé. Je comprends votre malaise ! Quand on a été cinq ans secrétaire d'État à la Mobilité et qu'on n'a rien fait, on ne se permet pas des comparaisons déplacées ! Cela n'apporte rien au débat dans la mesure où nous avons tous un intérêt commun dans le développement des zones 30.

(Colloques)

M. Bruno De Lille (Groen).- Je demande la parole pour un fait personnel.

Fait personnel

M. le président.- La parole est à M. De Lille pour un fait personnel.

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) (in het Frans).- *Ik vind dat sommige parlementsleden appels met peren vergelijken. Voorts denk ik net als de heer De Lille dat we meer werk hadden moeten maken van de zones 30. Hij is zelf echter ook verantwoordelijk omdat hij gedurende de vijf jaar waarin hij zelf bevoegd was voor mobiliteit niet de nodige maatregelen heeft genomen.*

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) (in het Frans).- *De PS kan zich zulke uitspraken echt niet veroorloven!*

(Samenspraak)

De heer Ridouane Chahid (PS) (in het Frans).- *Ik begrijp dat u in het nauw zit, maar wanneer iemand vijf jaar staatssecretaris voor mobiliteit is geweest en niets heeft gedaan, moet je geen appels met peren vergelijken. Bovendien is iedereen gebaat bij de invoering van zones 30.*

(Samenspraak)

De heer Bruno De Lille (Groen) (in het Frans).- *Ik vraag het woord voor een persoonlijk feit.*

Persoonlijk feit

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord voor een persoonlijk feit.

M. Bruno De Lille (Groen).- Il n'y a pas de malaise du tout, M. Chahid. Nous n'avions pas la possibilité légale de le faire à ce moment-là. Maintenant que nous l'avons, nous devons agir. Ensuite, j'ai fait ce que j'avais à faire.

(poursuivant en néerlandais)

Des plans d'action de sécurité routière ont été élaborés et signés par l'ensemble des communes, qui reprennent le principe de la zone 30. Si le bourgmestre y a apposé sa signature, je présume que le plan doit être mis en œuvre.

(Remarques de M. Chahid)

Les choses ont été trop timides, et trop tardives.

M. Ridouane Chahid (PS).- Vos comparaisons sont déplacées. Il est intolérable de venir à la tribune de ce parlement en expliquant que cela revient à tirer sur des gens. Ce genre de comparaison est inutile et irresponsable, a fortiori quand on a exercé des responsabilités comme les vôtres.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- Je comprends que cela vous embête, mais c'est pourtant la vérité.

M. Ridouane Chahid (PS).- Quoi qu'il en soit, comme je l'ai dit en commission, la proposition telle que déposée par les groupes Ecolo et Groen, qui vise à généraliser la règle du 30km/h sur les voiries locales et régionales en Région bruxelloise, a retenu l'attention de l'ensemble des membres. Nous avons expliqué que nous étions, tous partis confondus - en tout cas dans la majorité -, d'accord d'avancer sur ce principe.

Cet intérêt s'explique pour la raison que vous nous avez exposée : la sécurité routière et la diminution du nombre de morts et de blessés sur nos routes. Partant de ce dramatique constat, l'abaissement de la vitesse trouve tout son sens dès lors que non seulement le nombre d'accidents diminue drastiquement lorsque la vitesse maximale passe de 50 à 30km/h, mais que la gravité des blessures corporelles baisse aussi fortement.

En outre, un tel abaissement de la vitesse sécurisant

De heer Bruno De Lille (Groen) (in het Frans).- *Mijnheer Chahid, ik zit helemaal niet in het nauw. Toen ik bevoegd was, had ik niet de wettelijke mogelijkheid om zones 30 in te voeren. Nu de Brusselse regering die mogelijkheid wel heeft, moet ze er werk van maken. Voor het overige heb ik mijn verantwoordelijkheid genomen.*

(verder in het Nederlands)

Er zijn verkeersveiligheidsplannen opgesteld waarin de zone 30 opgenomen was. Alle gemeenten hebben ze ondertekend. Ik ga ervan uit dat als de burgemeester zijn handtekening onder zo'n plan zet, het plan moet worden uitgevoerd.

(Opmerkingen van de heer Chahid)

Er is veel te weinig gebeurd, en veel te laat.

De heer Ridouane Chahid (PS) (in het Frans).- *U vergelijkt appelen met peren als u beweert dat met de auto rijden hetzelfde is als op mensen schieten. U gedraagt zich onverantwoordelijk, zeker als we er rekening mee houden dat u vroeger zelf in de regering zat.*

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik begrijp dat u dat vervelend vindt, maar het is wel waar.

De heer Ridouane Chahid (PS) (in het Frans).- *De meerderheidspartijen gaven in de commissie te kennen dat ze het eens zijn met een algemene snelheidsbeperking van 30 km/u op lokale en gewestwegen. Die moet het aantal doden en gewonden in het verkeer beperken en zachte mobiliteit stimuleren.*

Te weinig mensen durven zich per fiets te verplaatsen. Overigens is dat begrijpelijk omdat fietspaden veelal niet gescheiden zijn van het autoverkeer, dat vaak veel sneller rijdt dan toegestaan. Een snelheidsbeperking van 30 km/u afdwingen volstaat om de veiligheid van voetgangers en fietsers te verbeteren, zelfs zonder specifieke fietsvoorzieningen.

Het is trouwens gebleken dat een verlaging van de maximumsnelheid op bepaalde wegen bevorderlijk is voor de doorstroming van het verkeer. Voorts moeten we stress beperken om de levenskwaliteit

les usagers faibles, favoriserait notamment le développement de la mobilité douce. Personne n'en doute et nous l'avons tous exprimé en commission.

Selon nous, c'est un enjeu majeur de la mobilité et de la qualité de vie dans notre Région. Trop peu de gens osent effectuer leurs déplacements à vélo et ils n'ont pas toujours tort, dès lors que les aménagements de voirie ne les séparent pas automatiquement d'un trafic se caractérisant parfois par des vitesses nettement plus élevées. Le respect du 30km/h suffit à renforcer la sécurité des piétons et des cyclistes, même en l'absence d'aménagements cyclables spécifiques.

Par ailleurs, il est avéré que, sur certaines voiries, un abaissement de la vitesse concourt également à l'amélioration de la fluidité, ce dont le trafic automobile manque dans notre Région. Enfin, la réduction du stress urbain est également nécessaire pour améliorer la qualité de vie en ville et une telle mesure aide à réduire le bruit ou la pollution résultant du trafic routier.

Tous ces avantages expliquent le développement de nombreuses zones 30 dans nos communes et le fait qu'un peu plus de la moitié du territoire régional soit déjà conquis par cette mesure.

Dans les faits, la mise à 30km/h fonctionne particulièrement bien pour les voiries équipées d'aménagements spécifiques ou incitant à lever le pied. La multiplication des opérations de contrôle de vitesse a également contribué à contrer les mauvaises habitudes de certains automobilistes, notamment aux abords des écoles. Il n'en demeure pas moins que le succès des zones 30 est nettement plus mitigé lorsque l'automobiliste n'y est pas contraint ou n'a pas conscience du danger qu'il fait courir aux autres usagers de l'espace public. On peut évidemment le regretter mais, sans aménagements spécifiques ou sans peur du gendarme, le respect de la zone 30 requiert aussi un changement culturel dans la manière de se déplacer en ville.

Dès lors, décréter par voie d'ordonnance de limiter la vitesse à 30km/h sur l'ensemble des voiries bruxelloises, sauf exceptions explicites, ne tient pas compte de la nécessité pour les communes ou la Région d'aménager adéquatement ces voiries ou d'organiser des contrôles.

te verbeteren. Een algemene invoering van zones 30 helpt immers ook om het lawaai en de vervuiling van het verkeer terug te dringen.

Al die voordelen verklaren waarom er zo veel zones 30 bijkomen in de gemeenten.

In de praktijk werkt zo'n zone 30 het best langs wegen die specifiek daartoe zijn aangelegd. Meer snelheidscontroles helpen ook tegen hardleurse chauffeurs, meer bepaald in de omgeving van scholen. Zones 30 hebben echter minder succes wanneer automobilisten zich niet bewust zijn van het gevaar dat ze voor andere weggebruikers vormen of wanneer er geen controles zijn.

Een algemene snelheidsbeperking tot 30 km/uur in het Brussels Gewest houdt geen rekening met de nood aan adequate heraanleg of de organisatie van controles. De gemeenten zijn daarbij belangrijke partners. Het merendeel is trouwens vragende partij en dat moeten we aanmoedigen.

Er is echter grootschalig overleg nodig om in het hele gewest zones 30 in te voeren.

Daarom zal mijn fractie zich onthouden.

(Applaus)

Les communes sont des partenaires essentiels dans la poursuite de cet objectif. La plupart font d'ailleurs preuve d'un volontarisme déterminé qu'il convient d'encourager. Le futur Plan régional de mobilité (PRM), en cours d'élaboration, s'emparera de cette dynamique qui d'ailleurs fait des émules, notamment avec l'initiative Good Move.

C'est parce que nous voulons des zones 30 réfléchies que nous estimons que leur généralisation à l'échelle de la Région doit être décidée dans le cadre d'une vaste concertation.

Telle est la raison pour laquelle il y aura une abstention pour mon groupe.

Nous sommes en effet attachés à ce changement de paradigme quant à la limitation de vitesse sur le territoire bruxellois pour toutes les raisons que j'ai énoncées. Cela dit, nous pensons aussi qu'une règle générale théorique, déconnectée de mesures d'accompagnement, ne permettra pas d'atteindre cet objectif. Dans ce domaine, c'est une mesure effective, c'est-à-dire appliquée et applicable sur le terrain, qui aura un effet positif sur la sécurité routière, sur la quiétude dans nos quartiers et la mobilité à Bruxelles.

(Applaudissements)

M. le président.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Le groupe CD&V est totalement favorable à l'augmentation du nombre de zones 30 en Région bruxelloise. En 2017, la circulation a fait plus de 3.800 blessés et des dizaines de morts à Bruxelles. L'introduction de limitations de vitesse plus strictes améliorera sensiblement la sécurité routière.*

Nous avons besoin d'une ville sûre, où les piétons, les cyclistes et les transports publics occupent une plus grande place qu'aujourd'hui. Détrôner la reine automobile ne se fera pas du jour au lendemain. Pour augmenter les chances de réussite, il faudra collaborer avec toutes sortes d'acteurs, en particulier avec les communes et les Bruxellois eux-mêmes.

Aujourd'hui, les dix-neuf communes bruxelloises comptent toutes des zones 30 ; 55% du réseau routier bruxellois est limité à 30km/h. Ce résultat

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- De CD&V-fractie is absoluut voorstander van meer zones 30 in het Brussels Gewest. In 2017 vielen er meer dan 3800 gewonden en tientallen doden in het Brusselse verkeer. Dat is veel te veel. De invoering van lagere maximumsnelheden zal de verkeersveiligheid aanzienlijk verhogen. De kans om te overlijden bij een aanrijding ligt voor een voetganger verschillende keren lager bij een snelheid van 30 km/u dan bij 50 km/u.

In ieder geval staan we ook in Brussel voor een belangrijke paradigmashift: de auto moet een heel andere plaats krijgen en ook aan de autosnelheid moet wat worden gedaan. We hebben een rustige en veilige stad nodig, een stad waarin voetgangers, fietsers en openbaar vervoer een grotere plaats innemen dan vandaag het geval is.

Koning auto van de troon stoten en een grotere

est le fruit de la concertation avec les pouvoirs locaux et nous devons poursuivre sur cette voie de la collaboration.

Mais soyons clairs : l'introduction de zones 30 ne suffit pas. L'adaptation de la vitesse maximum doit s'accompagner d'un aménagement des infrastructures et de contrôles de vitesse réguliers. Au cours du premier semestre 2017, un peu plus de 24.000 excès de vitesse ont été constatés dans les zones 30 de la Région bruxelloise, soit environ un tiers des infractions constatées dans les zones 30 à l'échelle du pays.

Nous pouvons faire encore beaucoup mieux. C'est pourquoi la Région bruxelloise veut continuer à soutenir les zones de police. Ces deux dernières années, la Région a libéré plus de 3 millions d'euros pour l'achat de matériel de contrôle supplémentaire.

Notre groupe soutient l'initiative du gouvernement d'aider les communes à étendre leurs zones 30 et à en aménager de nouvelles. Nous soutenons également l'appui renforcé aux zones de police. En d'autres termes, nous sommes favorables à l'introduction de zones 30 dans notre Région.

Cette réussite est cependant conditionnée à plusieurs facteurs. La Région doit se concerter avec les communes et les Bruxellois. L'approche doit être bien coordonnée. À certains endroits, l'infrastructure doit être réaménagée. Enfin, il faut continuer à investir dans les actions de contrôle.

Comme le CD&V soutient totalement le principe de la zone 30 dans la Région, un membre de notre groupe s'abstiendra lors du vote.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

aandacht voor verkeersveiligheid, dat zal niet van vandaag op morgen gebeuren. Gewoonte is immers een taai beestje. Wij denken dan ook dat de grootste kans op succes ligt bij samenwerking met allerhande actoren, in het bijzonder met de gemeenten en met de Brusselaars zelf.

De lokale besturen, of althans de meeste ervan, zijn mee met het verhaal en ik ga ervan uit dat dat gunstig zal evolueren. De negentien Brusselse gemeenten hebben vandaag elk al zones 30, die courant zijn in woonwijken en schoolomgevingen, op hun grondgebied. Er is ook een tendens naar een uitbreiding van bestaande zones 30 en het logischer laten aansluiten van afzonderlijke zones 30. Een en ander gaat ook alsmaar sneller. Vandaag is er al op 55% van het Brusselse wegennet, dus meer dan de helft, een snelheidsbeperking van 30 km/u van kracht. In gemeenten als Jette en Etterbeek is al een groot gedeelte van het grondgebied gedekt door zones 30, met uitzondering van grote verkeersassen. Gemeenten als Vorst, Schaarbeek en de stad Brussel zullen op korte termijn hun zones 30 gevoelig uitbreiden. Dat resultaat is te danken aan het overleg met de lokale besturen. Die weg van samenwerking moeten we blijven bewandelen.

Voor alle duidelijkheid, de invoering van zones 30 volstaat niet. De aanpassing van de maximumsnelheid dient gepaard te gaan met infrastructurele aanpassingen en met regelmatige snelheidscontroles. Uit recente cijfers blijkt dat er in het Brussels Gewest relatief veel gecontroleerd wordt in zones 30, maar het is nog te weinig. Tijdens de eerste helft van 2017 waren er ruim 24.000 vastgestelde snelheidsovertredingen in zones 30.

Het gaat om ongeveer een derde van de snelheidsinbreuken in zones 30 in heel het land. We doen het niet slecht, maar het kan nog veel beter. Het Brussels Gewest wil daarom de politiezones blijven ondersteunen. De afgelopen twee jaar heeft het gewest meer dan 3 miljoen euro uitgetrokken voor de aankoop van extra controlemateriaal. Daardoor kan de politie meer voertuigen controleren en meer boetes uitschrijven.

Onze fractie steunt het initiatief van de regering om de gemeenten te ondersteunen bij het uitbreiden van de huidige zones 30 en de invoering van nieuwe zones 30. Wij staan ook achter de

bijkomende ondersteuning voor politiezones. Zo kan de politie de naleving van de snelheidsbeperking voldoende controleren. Dat is de duurzame weg naar meer verkeersveiligheid. Met andere woorden, wij zijn voor de invoering van zones 30 in ons gewest.

Er zijn echter een aantal voorwaarden voor succes. Het gewest moet overleg plegen met de gemeenten en de Brusselaars zelf. Zo creëren we een groter draagvlak. Voorts moet de aanpak goed gecoördineerd zijn. Op sommige plaatsen moet de infrastructuur worden aangepast. Ten slotte vinden we het belangrijk te blijven investeren in controleacties. Op die manier garanderen we dat de snelheidsbeperking in zones 30 gehandhaafd wordt.

Omdat de CD&V het principe van de zone 30 in het gewest alleszins genegen is, zal een lid van onze fractie zich straks bij de stemming onthouden.

(Applaus bij de meerderheid)

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a) (*en néerlandais*).- *La vitesse automobile, principale cause d'accidents mortels, doit être réduite en Région bruxelloise. À 50km/h, le risque de décès en cas d'accident est de 50%, alors que ce pourcentage diminue spectaculairement à 30km/h. Par conséquent, cette vitesse devrait être la règle en ville.*

Étant donné que le sp.a considère l'ensemble de la Région comme une ville, c'est sur tout le territoire bruxellois que devrait être instaurée une vitesse maximale de 30km/h. Si j'ai bien compris, vous feriez une exception pour les grands axes et les tunnels. Quoi qu'il en soit, la grande majorité des victimes de la route à Bruxelles sont le fait d'une vitesse excessive.

Toutefois, il est un peu court de penser que l'introduction de la zone 30 entraînera une forte baisse du nombre d'accidents. En effet, de très nombreux accidents sont dus au non-respect du Code de la route et des limitations de vitesse.

Le sp.a plaide depuis très longtemps pour

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Mevrouw Delforge heeft gelijk. De autosnelheid moet omlaag in het Brussels Gewest, want dat is de belangrijkste oorzaak van dodelijke ongevallen. Bij 50 km/u is er 50 procent kans op overlijden, terwijl dat percentage bij 30 km/u spectaculair daalt. Bijgevolg zou 30 km/u in de stad eigenlijk de regel moeten zijn.

Aangezien de sp.a heel het Brussels Gewest als één stad beschouwt, zou er overall een maximumsnelheid van 30 km/u moeten gelden. Daarop zou u, zo heb ik begrepen - ik was niet aanwezig in de commissievergadering en heb niet alle details gevolgd - een uitzondering maken voor de grote verkeersassen en de tunnels. In elk geval is het overgrote deel van de verkeersdoden en -gewonden in Brussel te wijten aan overdreven snelheid. Vooral het voorbije jaar is het dodenaantal aanzienlijk gestegen. Dat is verontrustend.

Dodelijke ongevallen gebeuren op plaatsen waar je 50 km/u mag rijden, maar ook op plekken waar de maximumsnelheid nu al maar 30 km/u is. De idee

l'application de deux mesures : rendre les excès de vitesse impossibles d'un point de vue infrastructurel et organiser plus de contrôles.

De plus, les automobilistes contrôlés en excès de vitesse devraient être sanctionnés plus lourdement. Aujourd'hui, les amendes et les retraits de permis sont trop peu nombreux. Ces retraits de permis devraient également durer plus longtemps.

Le sp.a pense également que l'introduction de la zone 30 peut jouer un rôle. Le gouvernement a d'ailleurs pris une décision de principe en ce sens.

Ces dernières semaines, de nombreuses communes ont soudain annoncé leur intention d'instaurer d'ores et déjà la zone 30. On pourrait parler d'opportunisme politique, mais c'est néanmoins une bonne nouvelle.

Malheureusement, certaines n'ont pas encore introduit la moindre zone 30, y compris des communes en partie administrées par Ecolo et Groen, comme Molenbeek.

dat de invoering van de zone 30 zou resulteren in een sterke daling van het aantal verkeersongevallen, vind ik kort door de bocht. De sp.a staat zeker achter de maatregel, maar het is overdreven om hier een emotioneel pleidooi te houden voor de plaatsing van verkeersborden met zone 30 aan de gewestgrenzen, alsof dat op zich zou leiden tot een enorme daling van het aantal verkeersdoden. Heel vaak worden verkeersongevallen immers veroorzaakt doordat de verkeersregels niet worden nageleefd, bijvoorbeeld door chauffeurs die 70 km/u rijden in een zone 50, of 100 km/u in een tunnel waar dat niet mag.

De sp.a pleit er al heel lang voor dat er twee maatregelen worden genomen, namelijk snelheidsovertredingen infrastructureel onmogelijk maken en meer controles. De pakkans moet omhoog.

Bovendien moet wie wordt betrapt op te snel rijden, zwaarder worden gestraft. Nu worden er te weinig boetes gegeven en te weinig rijbewijzen ingetrokken. Het moet ook langer duren voor een overtreder zijn rijbewijs weer terug krijgt.

Op dat vlak kan het gewest nog een enorme vooruitgang boeken. Snelheidsovertredingen bemoeilijken en strenger bestraffen zijn bovendien de doeltreffendste maatregelen om het aantal verkeersdoden in Brussel te doen afnemen.

De sp.a is het ermee eens dat de invoering van de zone 30 daar ook een rol bij kan spelen. Dat blijkt ook uit het feit dat minister Smet die maatregel aan de Brusselse regering voorstelde. De regering heeft daarover een principebeslissing genomen en voert die momenteel uit.

De voorbije weken kondigen veel gemeenten plots aan dat ze nu al de zone 30 zullen invoeren. Dat is goed nieuws. Je zou kunnen beweren dat dat getuigt van politiek opportunisme. Dat neemt echter niet weg dat het aantal zones 30 momenteel sterk toeneemt.

Sommige gemeenten, ook gemeenten waar Ecolo mee bestuurt, voeren jammer genoeg nog geen zone 30 in. Sint-Jans-Molenbeek bijvoorbeeld heeft nog geen algemene zone 30 ingevoerd. Het is betreurenswaardig dat Ecolo en Groen, die in Sint-Jans-Molenbeek toch drie schepenen tellen, daar nog geen werk van hebben gemaakt.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Vous devriez peut-être aussi parler de Saint-Josse, où le sp.a participe au pouvoir.*

M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).- *J'admet que c'est aussi le cas dans d'autres communes, mais je ne suis pas en train de pointer du doigt, comme vous tout à l'heure, M. De Lille.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *N'est-ce pas pointer du doigt quand vous regrettiez qu'Ecolo et Groen n'instaurent pas de zone 30 ?*

M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).- *Je rejoins la remarque de M. Chahid. Je suis d'accord avec le contenu de votre intervention, mais vous vous laissez emporter par les émotions, alors que vous avez été vous-même en charge de la matière.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Oui, et j'ai pris mes responsabilités. À partir du moment où la loi peut être changée, je veux la changer. Votre ministre ne le veut manifestement pas, alors qu'il prétend le contraire dans la presse.*

M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).- *Les hommes politiques doivent prendre leurs responsabilités quand ils sont au pouvoir, pas après.*

(*Protestations de Mme Genot*)

On peut parler du gouvernement fédéral, Mme Genot, mais nous sommes ici au parlement bruxellois.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *J'ai pris mes responsabilités. Je me suis rendu dans toutes les communes et toutes ont signé. Mais que puis-je faire lorsqu'il s'avère qu'elles mentent ?*

M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).- *Notre gouvernement a pris une initiative en la matière, chose que vous avez omis de faire en tant que ministre. Vous auriez pu prendre l'initiative de généraliser la zone 30 dans toute la Région.*

(*Colloques*)

De heer Bruno De Lille (Groen).- Misschien moet u het ook even over Sint-Joost-ten-Node hebben? Daar bestuurt de sp.a mee.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik besef dat dat ook in andere gemeenten het geval is, maar ik sta hier alvast niet met een geheven vingertje, zoals u daarnet, mijnheer De Lille.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Als u het betreurt dat Ecolo en Groen de zone 30 niet invoeren, dan wijst u toch met het vingertje?

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik sluit me aan bij de opmerking van de heer Chahid. Ik ben het eens met de inhoud van uw betoog, maar u liet zich meeslepen door uw emoties. Dat had u beter niet gedaan, want u was zelf verantwoordelijk voor de materie.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ja, en ik heb mijn verantwoordelijkheid genomen. Op het ogenblik dat de wet veranderd kan worden, wil ik de wet veranderen. Uw minister wil dat blijkbaar niet, terwijl hij in de krant het tegendeel beweert. Als het gaat over 'met de vinger wijzen'...

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Mag ik uitspreken, alstublieft? Ik ben uitvoerig ingegaan op de inhoud. Politici moeten verantwoordelijkheid nemen als ze macht hebben, niet achteraf of aan de zijlijn staan roepen dat het anders moet.

(*Protest van mevrouw Genot*)

We kunnen het over de federale overheid spreken, zoals u wilt, mevrouw Genot, maar wij zijn hier in het Brussels Parlement en over de gewest-bevoegdheid.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik heb die verantwoordelijkheid genomen. Ik ben naar alle gemeenten gegaan en ze hebben allemaal getekend. Ik kan het ook niet helpen als ze blijken te liegen.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Nu wordt het zielig. Ik heb al gezegd dat ik de inhoud zeer goed vind. Daarom heeft onze regering een initiatief ter zake genomen, wat u als minister hebt nagelaten. U had het initiatief kunnen nemen om van het gewest een algemene zone 30 te maken.

(Samenspraak)

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Nous n'avons pas besoin d'un nouveau plan, j'en ai déjà élaboré un. Votre ministre se réfugie derrière la promesse d'un plan, pour ne rien devoir faire.*

(Colloques)

M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).- *À votre place, j'aurais laissé parler mes collègues sans verser dans l'émotionnel. Vu votre responsabilité passée dans ce dossier, c'est un peu déplacé.*

Le sp.a s'abstiendra sur ce point. On peut regretter la manière dont s'est tenu le débat. Nous prenons par contre nos responsabilités au sein du gouvernement.

(Colloques)

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Bien entendu, le groupe DéFI est attentif à la sécurité routière et à l'éventail de mesures à prendre pour diminuer le nombre de morts et de blessés, graves ou non, sur nos routes.

Aussi ai-je déposé une proposition de résolution visant à rendre obligatoire le port du casque par les enfants de moins de 14 ans, proposition prise en considération ce matin. Nous allons aussi voter tout à l'heure ma proposition de résolution, soutenue par neuf groupes politiques de ce parlement, concernant l'installation de systèmes anticollision intelligents sur les bus de la STIB et sur les nouveaux véhicules mis en circulation.

J'invite ceux qui défendent le maintien de la vitesse à 50km/h pour des raisons de fluidité à vérifier leur vitesse moyenne d'un point A à un point B à l'intérieur de Bruxelles : elle oscille autour des 20km/h.

Par ailleurs, nous constatons, dans nos discussions sur le terrain, que souvent, les riverains veulent que leur propre rue soit mise en zone 30 pour avoir plus

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik heb al zo'n plan opgesteld. Wij hebben al uitgelegd waarom dat moet gebeuren. We behoeven geen nieuw plan. Uw minister verstopt zich achter de belofte dat hij een plan zal maken, om niets te hoeven doen. Dat weten we allemaal, u ook.

(Samenspraak)

De heer Jef Van Damme (sp.a).- In uw plaats had ik mijn collega's het woord laten voeren en hield ik hier zelf geen emotionele toespraak. Gezien uw verantwoordelijkheid in het dossier in het verleden, is dat een beetje misplaatst.

De sp.a onthoudt zich op dat punt. Het is jammer dat de discussie op die manier moet worden gevoerd. Wij nemen wel degelijk onze verantwoordelijkheid in de regering.

(Samenspraak)

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Uiteraard besteedt DéFI bijzondere aandacht aan verkeersveiligheidsmaatregelen die het aantal doden en gewonden op de weg moeten terugdringen.*

Zo is het voorstel van resolutie dat ik heb ingediend om kinderen jonger dan 14 jaar te verplichten een fietshelm te dragen, in de voormiddagvergadering in overweging genomen. Straks stemmen we over mijn voorstel van resolutie om op de bussen van de MIVB en in nieuwe in het verkeer gestelde voertuigen de installatie van een intelligent antibotsingsysteem te verplichten.

Een maximumsnelheid van 50 km/u houdt in Brussel geen steek, aangezien de gemiddelde snelheid tussen twee punten in het gewest rond de 20 km/u schommelt.

Vaak willen burgers een snelheidsbeperking van 30 km/u in hun eigen straat, maar willen daarbuiten sneller kunnen rijden. Iedereen heeft echter recht op meer levenskwaliteit en verkeers-

de calme et de sécurité, mais que les rues avoisinantes restent à 50km/h pour pouvoir y rouler plus vite. Or, ce souci de la qualité de vie et de la sécurité doit être partagé et accepté par tous et pour tous.

Plusieurs communes sont en train de généraliser la mise en zone 30 de leur territoire, tout en laissant, selon les cas, des voiries régionales ou interquartiers à 50 km/h.

L'analyse des chiffres démontre que les zones 30 constitueront bientôt 75% du réseau routier bruxellois. Pour davantage de clarté, il semble logique à DéFI qu'un changement de régime soit sérieusement étudié et, le cas échéant, mis en œuvre.

Si 75% des voiries sont en zone 30, le bon sens voudrait que la vitesse par défaut soit 30km/h et que les panneaux de limitation de vitesse à 50, 70, 20 ou encore 10km/h soient placés sur les 25% de voiries restantes.

Cela lancerait un message clair et libèrerait le paysage urbain de toute une série de panneaux de signalisation. Mais d'un autre côté, on ne peut pas improviser une telle mesure ni donner de faux espoirs ou de faux sentiments de sécurité aux citoyens.

Pour mettre en place une mesure aussi importante que la modification de la vitesse par défaut dans notre Région, il est absolument nécessaire de prendre des mesures d'accompagnement :

- en planifiant la sécurisation de chacune de ces zones 30 par des dispositifs ralentisseurs, des radars préventifs et, bien sûr, des contrôles répressifs ;

- en organisant la modification de toute la signalisation, ce qui ne peut pas se faire du jour au lendemain ;

- et en prévoyant une campagne de communication à la mesure du changement proposé.

En novembre dernier, les ministres Pascal Smet et Bianca Debaets ont annoncé leur souhait de faire passer la vitesse par défaut à Bruxelles de 50 à 30 km/h.

Cette question avait alors fait l'objet de débats, mais

veiligheid.

Verscheidene gemeenten voeren de maximumsnelheid van 30 km/u in, maar behouden op gewestwegen en wegen tussen wijken een maximumsnelheid van 50 km/u.

Weldra ligt 75% van de Brusselse wegen in een zone 30. Voor DéFI ligt het voor de hand dat een aanpassing eerst wordt bestudeerd. Daarnaast is het logisch dat een snelheid van 30 km/u de norm wordt en dat er aan wegen met andere snelheidslimieten borden worden geplaatst.

Dat is een duidelijk signaal en op die manier kunnen er een hoop borden weg. Anderzijds moet een dergelijke maatregel goed worden voorbereid.

De wijziging van de snelheidsnorm moet met begeleidende maatregelen gepaard gaan. Toen minister Smet en staatssecretaris Debaets in november aankondigden dat ze de snelheidsnorm naar 30 km/u wilden brengen, werd daarover gedebatteerd. De regering vroeg hen om de kwestie verder te bestuderen en overleg te starten.

Het gewest kan een dergelijke maatregel niet nemen zonder te overleggen met de gemeenten, die over een uitstekende terreinkennis beschikken. De regering moet met een globaal voorstel komen. Dat is beter dan dat we vandaag al stemmen over een tekst die onmiddellijk de regels wijzigt, zonder dat daar begeleidingsmaatregelen aan te passen komen.

Dat betekent niet dat wij als parlementsleden op onze lauweren moeten gaan rusten. We moeten onze controlebevoegdheid benutten om de vorderingen in het dossier te volgen en onze wensen kenbaar te maken.

Om die redenen zal de DéFI-fractie deze tekst niet goedkeuren. Er zal één onthouding zijn, als teken dat we de regering wel steunen, maar dat we ook willen dat het dossier goed uitgevoerd wordt.

(Applaus bij de meerderheid)

surtout d'un point au gouvernement bruxellois, à l'issue duquel il a été demandé au ministre et à la secrétaire d'État de creuser la question et d'engager les concertations.

On ne peut en effet imaginer qu'une telle mesure soit prise par la Région sans concertation étroite avec les communes, qui ont une grande connaissance du terrain. Dans ces circonstances, il nous paraît sage de laisser le gouvernement travailler et proposer un projet global, concerté et bien préparé, plutôt que de voter aujourd'hui un texte qui prévoit un changement de régime du jour au lendemain, sans mesures d'accompagnement.

Et s'il nous paraît sage de laisser le gouvernement travailler, nous ne comptons pas pour autant attendre sagement qu'il accouche d'une solution. En tant que parlementaires, nous disposons d'un pouvoir de contrôle et nous ne manquerons pas de revenir vers le gouvernement pour connaître l'évolution du dossier et insister ainsi sur les attentes du parlement.

C'est la raison pour laquelle le groupe DéFI a décidé de voter contre ce texte, sauf une abstention. Nous faisons ainsi confiance au gouvernement dans les engagements qu'il a pris, mais montrons également, par cette abstention, notre souhait de faire aboutir ce dossier plutôt que de le voir s'enliser.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Je regrette l'absence de nos ministres, alors que la sécurité routière est un thème très important.*

Je comprends que les écologistes déposent une telle proposition, vu le sentiment de découragement ambiant. Dans la déclaration de politique d'octobre, le ministre-président affirmait que la sécurité routière était importante. Or, nous le voyons à peine sur le terrain. Le dossier n'évolue pas.

Tout le monde sait que le Pentagone est une zone 30, mais personne ne la respecte. Or, il est

désastreux d'instaurer une zone 30 tout en permettant aux automobilistes d'y rouler à 50 ou 70km/h, faute de contrôles.

C'est désastreux, car on crée de cette manière une culture où la sécurité routière n'est pas vraiment prise au sérieux.

Je comprends parfaitement la proposition de généraliser la zone 30. La vitesse dans les quartiers résidentiels doit être réduite et les rues doivent devenir plus sûres. Mais je ne suis pas d'accord de généraliser la zone 30, puis de tout laisser en plan. Ce n'est pas ainsi que nous atteindrons les résultats visés. Tout dépend du respect de la zone 30.

Nous devons également être attentifs à l'infrastructure. Je plaide pour que le gouvernement, hélas toujours en collaboration avec les communes, élabore un plan d'action sérieux pour introduire la zone 30 quartier par quartier. Sur les plus grands axes, où se posent moins de conflits entre les différents usagers de la route, le 50km/h peut être maintenu pour garantir la fluidité du trafic.

Même s'il est tabou de faire référence à Anvers dans ce parlement, je tiens à souligner qu'en une seule législature, pas moins de 90 à 95% du territoire anversois sera devenu une zone 30. C'est l'objectif que nous devons aussi viser à Bruxelles.

Si la volonté est là, cela ne doit pas être si difficile à réaliser. La secrétaire d'État en charge de la Sécurité routière doit à présent appeler tout le monde à affirmer cette priorité.

L'aménagement des voiries et le respect du Code de la route doivent cependant être organisés en conséquence.

En d'autres termes, la N-VA n'est pas d'accord avec l'approche du gouvernement bruxellois. Il faut d'urgence prendre des mesures. Malheureusement, je n'ai pas appris aujourd'hui quelles démarches le gouvernement compte entreprendre.

evolutie in het dossier. In november hebben de ministers een ballonnetje opgelaten. Dat is bijna identiek aan het voorstel om een algemene zone 30 in te voeren, dat vandaag op tafel ligt. Toen we vroegen wat er daarachter zat, bleek dat het slechts om een ideetje ging dat gelanceerd werd in de pers en dat de minister nog moest voorleggen aan de regering, die alles nog moest bekijken. We kennen de stand van zaken niet. Het is ondertussen een half jaar later. Ik begrijp dat men daar moedeloos van wordt.

Zo kan het inderdaad niet verder. Het is algemeen bekend dat de Vijfhoek van Brussel een zone 30 is, maar niemand houdt zich eraan. Het is nefast om een zone 30 in te voeren zonder de naleving ervan af te dwingen. Ik weet niet of er daarover studies uitgevoerd werden. Ik heb het eens gevraagd aan de verkeersveiligheidsspecialisten in onze partij, maar ze kenden er geen.

Het is nefast om een zone 30 in te voeren in de Vijfhoek en tegelijk toe te laten dat chauffeurs blijven rijden aan 50 of 70 km/u als gevolg van het uitblijven van controles en het feit dat de pakkans nihil is. De regering geeft dan wel mee dat zij een daling van de snelheid belangrijk vindt, maar het maakt haar uiteindelijk niets uit of je de snelheidsbeperking al dan niet naleeft.

Dat is nefast, want op die manier wordt er een cultuur gecreëerd waarbij de verkeersveiligheid niet al te ernstig wordt genomen. Als we een regel invoeren en tegelijkertijd het signaal uitzenden dat die regel niet echt moet worden nageleefd, dan zijn wij ver af van de verwezenlijking van onze doelstelling.

Ik begrijp wel degelijk het voorstel voor een veralgemening van de zone 30. De snelheid in de woonwijken moet inderdaad naar beneden en de straten moeten veiliger worden. Ook in mijn straat wordt er te snel gereden, terwijl er fietsers rijden en er kinderen rondlopen. Zo iets kan natuurlijk niet. Maar ik ga er niet mee akkoord om een veralgemeende zone 30 in te voeren en daarna de boel blauwblauw te laten. Dan zullen wij immers nooit de resultaten boeken die wij nastreven. Alles staat of valt met de naleving van de zone 30.

We moeten daarbij ook oog hebben voor de infrastructuur. Ik pleit ervoor dat de regering, helaas nog steeds samen met de gemeenten, een

ernstig plan van aanpak opstelt om wijk per wijk de zone 30 in te voeren. In de grotere straten, waar een zone 30 onlogisch is omdat er minder conflicten zijn tussen de diverse weggebruikers dankzij een afgescheiden fietspad, kan 50 km/u worden aangehouden om de doorstroming te garanderen. Die straten moeten worden behouden als 'collectoren'. Het spreekt echter voor zich dat zwarte punten alsnog worden aangepakt.

Ook al is het in het Brussels parlement 'not done' om te verwijzen naar Antwerpen, wil ik erop wijzen dat op een enkele regeerperiode over maar liefst 90 à 95% van het Antwerpse grondgebied zone 30 zal zijn ingevoerd. Daar moeten we ook in Brussel naar streven. In Antwerpen werden er twee woonwijken per keer aangepakt en daarvoor wordt er telkens een plan opgesteld. Op een enkele regeerperiode zal de klus geklaard zijn.

Als de wil er is en er iemand zijn schouders onder zet, kan het niet zo moeilijk zijn om dit te realiseren. De Brusselse staatssecretaris van Verkeersveiligheid moet nu iedereen bijeenroepen om duidelijk te maken dat dit om een prioriteit gaat. De geesten zijn vandaag rijp om effectief vooruitgang te boeken.

De weginrichting en de ordehandhaving moeten daar echter ook op worden afgestemd. Het gaat niet op om een zone 30 in te voeren en vervolgens gewoon af te wachten wat er gebeurt.

De N-VA is het met andere woorden niet eens met de aanpak van de Brusselse regering. Er is dringend actie nodig. Jammer genoeg heb ik vandaag niet vernomen welke stappen de regering wil ondernemen. Ik kom hier later op terug.

M. le président.- La parole est à M. Kompany.

M. Pierre Kompany (cdH).- Ce texte a donc donné lieu à d'intenses débats en commission. Néanmoins, mon groupe et moi-même restons convaincus qu'il est bénéfique de passer de 50 à 30km/h mais aussi qu'une telle limitation ne se décrète pas du jour au lendemain par simple vote.

Vu le degré de contrainte qu'elle présente et l'impossibilité de contrôler la vitesse des automobilistes partout et tout le temps, cette

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *De cdH-fractie blijft ervan overtuigd dat we van 50 naar 30km/u moeten gaan maar dat zoiets niet van vandaag op morgen moet gebeuren.*

Omdat de snelheid moeilijk altijd en overal kan worden gecontroleerd, zou deze snelheidsbeperking moeten samengaan met aanpassingen waardoor de Brusselaars automatisch hun snelheid zullen aanpassen.

limitation doit aller de pair avec une adhésion forte des Bruxellois et des aménagements adaptés pour contraindre les automobilistes à rouler à cette vitesse.

Or, le vote d'une telle ordonnance aujourd'hui ne permet pas de réunir ces conditions. Je reste donc convaincu que l'approche ascendante actuelle, qui vise à aller de l'avant au niveau communal, me semble pour l'instant plus appropriée.

Qui plus est, le gouvernement travaille, de manière pragmatique et en concertation avec les différents acteurs, à la généralisation d'une zone 30 à l'échelle de la Région. Cette voie me semble beaucoup plus raisonnable pour une application réelle de cette limitation par les automobilistes.

Le cdH ouvre la porte à une abstention afin de manifester sa volonté de s'orienter vers des solutions privilégiant les usagers faibles de la route. L'abstention d'un membre de notre groupe permettra de vous expliquer une nouvelle fois, s'il en était besoin, le bien-fondé de notre vision de la mobilité.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

M. David Weytsman (MR).- Je voudrais d'abord remercier Ecolo-Groen de son texte, qui nous donne l'occasion de tenir ce débat, mais aussi de son engagement et de la clarté de sa position. Je peine cependant à comprendre le raisonnement de la plupart des partis de la majorité.

(Remarques)

Vous êtes pour, mais cela n'empêchera pas certains de s'abstenir et d'autres, peut-être, de voter en faveur. J'ai du mal à comprendre. On renvoie au gouvernement, qui va devoir plancher dessus, mais les conditions imposées à l'étude sont tellement strictes que non seulement il n'y aura évidemment pas de résultats avant les prochaines élections, mais il n'y en aura même pas du tout.

Le groupe MR votera donc contre cette proposition. Voilà au moins une position claire, et je pense que c'est la seule au sein de cette assemblée avec celle

De ordonnantie die vandaag wordt gestemd, voldoet echter niet aan die voorwaarden. Ik blijf er dan ook van overtuigd dat we de gemeenten nu best het voortouw laten nemen. Bovendien wordt er momenteel werk gemaakt van een algemene zone 30 voor het volledige gewest. Dat lijkt me redelijker.

Een lid van het cdH zal zich bij de stemming onthouden om onze visie op mobiliteit nogmaals uiteen te zetten.

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- De heer Weytsman heeft het woord.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ecolo en Groen nemen een duidelijk standpunt in. Ik heb echter moeite met de redenering van de meeste meerderheidspartijen.*

(Opmerkingen)

U bent voor, maar dat neemt niet weg dat sommigen zich zullen onthouden. De regering mag het oplossen, maar de voorwaarden voor de studie zijn zo strikt dat we de resultaten niet voor de volgende verkiezingen moeten verwachten. Mogelijk krijgen we ze zelfs nooit.

De MR zal tegen stemmen, hoewel we wel achter de beoogde doelstellingen staan. Wat de verkeersveiligheid betreft, is het moeilijk te verdedigen dat er over de maatregel langer moet worden nagedacht als je een dag lang te horen krijgt dat er daardoor meer verkeersslachtoffers zullen vallen. Ik zal trachten aan te tonen dat dat

d'Ecolo-Groen. Mais si nous votons contre la proposition, nous partageons pourtant ses deux objectifs : d'une part, la sécurité routière et la diminution du nombre de morts sur nos routes et, d'autre part, la qualité de l'air, un objectif dont on a peu parlé aujourd'hui. Par rapport au premier objectif, je remarque qu'il est difficile de prendre le temps de réfléchir lorsque vous agitez à longueur de journée la perspective de victimes supplémentaires si le texte n'est pas voté, mais nous allons essayer de démontrer que ce n'est pas le cas.

Il faut aborder la question de manière sereine. Lorsque l'on avance des propositions, il faut se poser la question de savoir si elles rencontrent les objectifs. Je pense que la proposition d'Ecolo-Groen rencontre des objectifs climatiques importants, et même de sécurité routière. Ces mesures sont-elles toutefois efficaces et même proportionnées ? Je ne le pense pas. Je le dis sans provocation : pourquoi, pour atteindre les mêmes objectifs, ne pas interdire les voitures en Région bruxelloise ? Cela diminuerait les émissions de CO₂, de NOx et de SOx ainsi que, probablement, le nombre de morts liés aux problèmes de sécurité routière.

Pourquoi ne pas fixer la limitation de vitesse à 10km/h ? Théoriquement, nous pourrions le faire - cela a déjà été le cas -, comme nous pourrions la fixer à 20 ou à 30km/h. C'est la question que je me suis posée. Vous vous fixez l'objectif de 30km/h, mais pourquoi pas 40km/h ? Je n'irai pas jusqu'à 70km/h, mais il fut une époque où cette vitesse était autorisée à certains endroits.

M. Bruno De Lille (Groen).- Il y a une plus grande différence entre 30 et 50km/h qu'entre 20 et 30km/h en termes de décès.

M. David Weytsman (MR).- Votre argument consiste à dire que ce serait la mesure la plus efficace. Permettez-moi d'en douter, pour plusieurs raisons.

D'abord, vous n'abordez pas les défis environnementaux que, pour ma part, j'aimerais aborder, mais plutôt ceux liés à la sécurité routière, puisque vous pointez le nombre de morts en Région bruxelloise. Connaissez-vous la ventilation des causes de ces décès ? Disposez-vous d'informations du Parquet sur le nombre de morts liées à des accidents causés par des personnes qui roulaient à

niet het geval is.

Met dit voorstel is het mogelijk om belangrijke klimaatdoelstellingen te bereiken, en zelfs een aantal doelstellingen inzake verkeersveiligheid. Zijn de maatregelen echter efficiënt en in verhouding? Ik denk van niet. Je kunt net zo goed voorstellen om auto's gewoon te verbieden in het Brussels Gewest, want daarmee bereik je je doelstellingen ook.

Waarop is de keuze voor een beperking tot 30 km/u gebaseerd? Je kunt net zo goed een snelheidsbeperking van 10 of van 40 km/u invoeren.

De heer Bruno De Lille (Groen) (in het Frans).- Tussen 30 en 50 km/u is het verschil in verkeersdoden groter dan tussen 20 en 30 km/u.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- U vindt een standaardsnelheid van 30 km/u de doeltreffendste maatregel. Ik heb daar mijn twijfels bij, om meerdere redenen.

U wijst op het aantal verkeersdoden in het Brussels Gewest. Wat veroorzaakte die overlijdens? Hebt u informatie van het parket over ongevallen die werden veroorzaakt door personen die 50 km/u reden? En door personen die sneller reden, waarvan een derde te veel gedronken had en te snel reed?

50km/h ? Et par des personnes roulant à plus de 50km/h, dont un tiers sont largement alcoolisées et commettent des excès de vitesse ?

Chacun sait que le problème majeur, en Région bruxelloise, est le non-respect des limitations de vitesse. Je ne dis pas que votre proposition n'est pas pertinente - je pense d'ailleurs qu'une telle mesure aurait un impact direct -, mais qu'elle n'est pas proportionnée et qu'elle ne sera même pas efficace pour ces personnes.

La priorité doit être la diminution de la vitesse et le respect des limitations de vitesse existantes. Le MR juge votre proposition intéressante - peut-être pourra-t-on y revenir dans quelques années -, mais il importe de faire respecter les limitations de vitesse. Cela aura un impact direct sur le nombre de morts en Région bruxelloise, pour reprendre votre argument premier.

J'en viens à l'étude de Vias Institute que vous avez également citée.

Dans son étude, Vias Institute dit que, pour avoir un impact sur les limitations de vitesse et la maîtrise de la vitesse, il faut :

- prévoir des limitations de vitesses adéquates pour tout type de structure ;
- adapter l'infrastructure pour revenir à des routes lisibles ;
- informer continuellement les conducteurs de la limitation de vitesse en vigueur ;
- maintenir une probabilité suffisante d'être soumis à un contrôle de vitesse ;
- sanctionner les infractions.

Je n'invente rien, il s'agit de l'étude à laquelle vous faites référence.

Pour ce qui est de prévoir des limitations de vitesses adéquates pour tout type de structure, l'étude précise : "les conducteurs respectent mieux les limitations de vitesse s'ils estiment cette limitation crédible". Si je m'oppose aujourd'hui à cette proposition, ce n'est pas pour faire plaisir aux automobilistes ni même pour rouler plus vite, car comme tout le monde le sait, je n'ai pas de permis

Het grootste probleem in Brussel zijn de snelheidsovertredingen. Ik zeg niet dat dit voorstel niet relevant is, wel dat het niet in verhouding en niet efficiënt is.

Er moet in de eerste plaats voorrang worden gegeven aan de naleving van de bestaande snelheidsbeperkingen. Daarmee kan het aantal verkeersdoden in het gewest worden beperkt.

Om de snelheid echt te beperken, zijn volgens Vias Institute de volgende maatregelen nodig:

- aan de weginrichting aangepaste snelheidsbeperkingen;*
- aanpassingen aan de infrastructuur voor een duidelijker situatie op de weg;*
- voortdurende informatie aan bestuurders over de geldende snelheidsbeperkingen;*
- een voldoende hoge pakkans voor overtreders;*
- boetes voor overtreders.*

Het instituut stelt bovendien dat bestuurders gemakkelijker snelheidsbeperkingen naleven als die aannemelijk zijn. Ik verzet mij niet tegen dit voorstel om autobestuurders ter wille te zijn of om zelf sneller te kunnen rijden, maar omdat ik dit voorstel niet doeltreffend vind.

(Opmerkingen van de heer De Lille)

Snelheidsbeperkingen moeten dus geloofwaardig zijn en afgestemd op de omstandigheden op de weg. Uiteraard moet het ook veilig zijn om tegen die snelheid te rijden. Op sommige plaatsen zijn wellicht aanpassingen nodig.

Een snelheidsbeperking tot 30 km/u moet gepaard gaan met een bewustmakingscampagne, overleg met omwonenden en autobestuurders en een aanpassing van de weginrichting.

Herinrichting en bewustmaking vergen tijd, al wordt daar wel aan gewerkt.

De MR vraagt meer controles en begeleiding voor wijken die naar een zone 30 willen overgaan. In sommige wijken is dat echter onmogelijk. Daar moet een systeem van variërende snelheden

de conduire. Si je m'y oppose, c'est parce que j'estime qu'elle n'est pas efficace.

(Remarques de M. De Lille)

Cela signifie que les limitations de vitesse doivent être crédibles, en accord avec le paysage routier et les conditions de circulation. Bien entendu, cette vitesse doit aussi pouvoir être pratiquée en toute sécurité sur une route donnée. Être en accord avec le paysage routier, cela nécessite au moins des aménagements.

Quand la limite de 30km/h est instaurée dans le Pentagone ou quand la Ville de Bruxelles décide de passer à 30km/h à Laeken ou encore dans mon propre quartier, le quartier européen, cette décision nécessite non seulement une sensibilisation et une concertation soutenue avec les riverains et les automobilistes, mais aussi des aménagements. Sans ceux-ci, nous ne respectons pas les conditions fixées par Vias Institute.

Ces aménagements et cette sensibilisation prennent du temps. Et tout se passe bien, pour le moment. On voit bien que les aménagements sont en cours, commune par commune, zone par zone.

Nous demandons plus de contrôles et un accompagnement pour que les quartiers qui le souhaitent puissent passer effectivement en zone 30. Toutefois, certains quartiers ne s'y prêteront jamais. Nous demandons dans ce cas des systèmes de modulation de la vitesse, non seulement parce qu'il existe des aménagements, et c'est très compliqué, mais aussi parce que la limitation ne me semble pas nécessaire à tout moment.

Vias Institute nous dit qu'il ne faut pas se tracasser et que si l'on passe de 50 à 30km/h sur certains axes à certains moments, cette diminution entraînera une augmentation de la fluidité. Mais à quel moment ? Au moment où le réseau est saturé, c'est-à-dire quand il y a des bouchons. C'est évident. Le reste du temps, c'est-à-dire à peu près seize heures sur vingt-quatre, le réseau n'est pas saturé. Il n'y a donc pas besoin d'une limitation.

On pourrait ainsi avoir un système adaptatif : des axes seraient à 50km/h de telle heure à telle heure, et à 30km/h de telle heure à telle heure. Cela marche très bien sur les autoroutes néerlandaises. D'ailleurs, le ministre François Bellot est en train de

worden ingevoerd.

Volgens Vias Institute zal de doorstroming op bepaalde momenten op bepaalde assen verbeteren bij een snelheidsbeperking tot 30 km/u. Dat is echter alleen het geval wanneer er sprake is van files. Het grootste deel van de tijd is die snelheidsbeperking met andere woorden niet nodig.

Een systeem met een wisselende snelheidslimiet kan daar een oplossing bieden. De federale minister test dat principe trouwens momenteel op de Belgische wegen.

Wat de luchtkwaliteit betreft, is uw voorstel weliswaar belangrijk, maar uiteindelijk zou het nog het best van al zijn als de auto helemaal verdwijnt. Uiteraard zou het buiten alle proportie zijn om auto's te verbieden. Ik vind echter een maximumsnelheid van 30 km/u ook buiten proportie.

De MR diende een voorstel in tot herziening van de autobelasting om de aankoop van schone wagens te bevorderen, aangevuld met andere maatregelen. Dat kan snel worden uitgevoerd.

Misschien geeft de geschiedenis u ooit gelijk, maar op dit moment is uw voorstel ondoeltreffend en buiten verhouding. Zodra de wijken begeleiding krijgen en de nodige wegaanpassingen en andere, grotere investeringen gerealiseerd zijn, kunnen we over vijf jaar de balans opmaken. De Brusselse regering moet samenwerken met de gemeenten, de federale regering en de politiezones om voor de nodige controles en ontrading te zorgen. Dat zal een groter effect hebben op het aantal verkeersdoden.

tester cette idée sur les autoroutes belges. Il s'agit d'un dispositif assez simple à comprendre, qui utilise des panneaux.

Voilà pour les trois points. En ce qui concerne la qualité de l'air, je renvoie le parlement à d'autres pistes de réflexion. Ce que vous proposez est certes important mais, sérieusement, la meilleure chose, au final, c'est de ne plus avoir de voitures du tout. La qualité de l'air serait forcément meilleure - sauf évidemment si on continue à améliorer les voitures. Il serait bien entendu disproportionné d'interdire les voitures. L'est-ce moins de passer à une zone 30 ? Je ne le pense pas.

Mon groupe a déposé une proposition visant à revoir la fiscalité, notamment automobile, en encourageant encore davantage les voitures plus propres, en complément d'autres mesures du gouvernement. Elle pourrait être examinée et mise en œuvre rapidement.

L'histoire vous donnera peut-être raison, je vous le dis en toute franchise, mais aujourd'hui, vu les arguments que j'ai évoqués, votre mesure n'est ni efficace, ni proportionnée. Une fois que nous aurons pu accompagner les différents quartiers, en prévoyant les aménagements nécessaires, avec en parallèle des investissements beaucoup plus massifs, nous pourrons dresser un bilan dans cinq ans. J'ajoute qu'il faudra aussi compter sur le soutien des communes, du gouvernement fédéral et de la Région bruxelloise, qui devront travailler sur ces questions en collaboration avec les zones de police afin d'assurer le contrôle nécessaire ainsi que la dissuasion. Cela aura des effets beaucoup plus directs sur le nombre de décès sur nos routes. Je suis presque persuadé que d'ici là, 90% de la Région sera en zone 30, mais il ne faut pas se contenter de légiférer à la marge, il faut miser sur la sensibilisation et l'aménagement de nos routes. Ne mettons donc pas la charrue avant les bœufs.

M. le président.- La discussion générale est close.

En application de l'article 91.4 du règlement, nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur les conclusions de la commission.

De voorzitter.- De algemene besprekking is gesloten.

Met toepassing van artikel 91.4 van het reglement zullen wij later overgaan tot de naamstemming over het besluit van de commissie.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DE MM. EMMANUEL DE BOCK, RIDOUANE CHAHID, PIERRE KOMPANY, MME CARLA DEJONGHE, MM. PAUL DELVA, JEF VAN DAMME, WILLEM DRAPS, MME CÉLINE DELFORGE ET M. BRUNO DE LILLE VISANT À ÉTENDRE LA ZONE MTB (MÉTRO-TRAM-BUS) AUX GARES DE LA PÉRIPHÉRIE AFIN DE PERMETTRE AUX BRUXELLOIS ET AUX HABITANTS DE LA PÉRIPHÉRIE DE PRIVILÉGIER LES TRANSPORTS PUBLICS (N°S A-519/1 ET 2 – 2016/2017).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à M. Loewenstein, rapporteur.

M. Marc Loewenstein, rapporteur.- Dans son exposé introductif, l'auteur principal de la présente proposition de résolution, M. De Bock, a précisé d'emblée que le ministre Smet avait d'ores et déjà marqué son accord sur ce texte. Il a par ailleurs indiqué qu'il existait une zone MTB dans Bruxelles et ses environs, dans laquelle on peut utiliser un abonnement pour prendre indifféremment le train, le bus, le tram ou le métro.

Dans cette zone MTB, il n'y a cependant que 33 gares accessibles, alors que d'autres gares et points d'arrêt de la SNCB, pourtant situés dans la zone, ne sont pas accessibles avec l'abonnement MTB et que des arrêts de bus situés juste à côté le sont. Les auteurs de la résolution visent ici en particulier seize gares, comme celles de Lot, Linkebeek, Rhode ou encore De Hoek.

Concrètement, le problème est qu'il est plus coûteux, pour certains usagers, d'aller de Rhode à Uccle (5 km seulement) que d'effectuer le trajet entre Schaerbeek et Uccle, qui est beaucoup plus

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

VOORSTEL VAN RESOLUTIE VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK, DE HEER RIDOUANE CHAHID, DE HEER PIERRE KOMPANY, MEVROUW CARLA DEJONGHE, DE HEER PAUL DELVA, DE HEER JEF VAN DAMME, DE HEER WILLEM DRAPS, MEVROUW CÉLINE DELFORGE EN DE HEER BRUNO DE LILLE TENEINDE DE MTB-ZONE (METRO-TRAM-BUS) UIT TE BREIDEN TOT DE STATIONS VAN DE RAND ZODAT DE BRUSSELAARS EN DE INWONERS VAN DE RAND DE VOORKEUR KUNNEN GEVEN AAN HET OPENBAAR VERVOER (NRS. A-519/1 EN 2 – 2016/2017).

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

De heer Loewenstein, rapporteur, heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein, rapporteur (in het Frans).- *De heer De Bock, hoofdindienaar van het voorstel van resolutie, begon zijn inleidende uiteenzetting met de opmerking dat minister Smet al met de tekst had ingestemd.*

Hij vervolgde dat er in en rond Brussel al een MTB-zone bestaat waar je met een abonnement zonder onderscheid de trein, bus, tram of metro kan nemen. Het probleem is dat je dat maar in 33 treinstations in die zone kunt doen.

Dat zorgt ervoor dat bijvoorbeeld het traject van vijf kilometer tussen Sint-Genesius-Rode en Ukkel duurder is dan het veel langere traject tussen Schaerbeek en Ukkel. Voor onder andere studenten is het interessanter een trein te nemen in een station dat net buiten Brussel ligt, bijvoorbeeld in Linkebeek, dan in een station dat in het gewest ligt. Het probleem is dat het hun tweemaal meer kost.

Daarom wordt aan de Brusselse regering en de

long. Or, pour de nombreuses personnes, comme les étudiants, il est parfois plus intéressant de prendre un train dans une gare située juste en dehors de Bruxelles, par exemple à Linkebeek, que de se rendre à la gare située en Région bruxelloise. Sauf que cela leur coûte deux fois plus cher !

Par ailleurs, l'employeur intervient souvent dans les frais de déplacement d'un employé, en prenant comme critère son lieu de domiciliation. De fait, si l'on habite Bruxelles, l'employeur paie un abonnement MTB, mais pas le train. Or, pour certains, il est peut-être plus avantageux de prendre le train à l'extérieur de la Région.

Enfin, l'auteur principal a précisé que la présente proposition de résolution demandait d'une part au gouvernement bruxellois et à la STIB :

- d'étudier les effets, sur la mobilité, de l'élargissement de la zone MTB aux gares situées dans la proximité immédiate de la Région bruxelloise ;

- d'entamer rapidement des pourparlers avec les autres opérateurs - De Lijn, les TEC et la SNCB - afin d'élargir la zone MTB et Jump aux gares de la SNCB situées dans la proximité immédiate de la Région bruxelloise ;

- de soutenir et de relayer cette préoccupation auprès de ses homologues wallons et flamands, de la SNCB et du gouvernement fédéral.

Cette proposition demande d'autre part au gouvernement fédéral et à la SNCB de soutenir l'élargissement de la zone MTB aux gares de la SNCB situées dans la proximité immédiate de la Région bruxelloise.

M. Kompany a salué l'excellente initiative et sa vision métropolitaine, tout en regrettant l'absence de volonté politique du côté flamand pour activer la Communauté métropolitaine de Bruxelles, ainsi que les retards du RER et des parkings de dissuasion.

Mme Carla Dejonghe a estimé quant à elle que toute initiative permettant de réduire les files de voitures à l'entrée de Bruxelles est positive. Les seize gares et points d'arrêt énumérés dans la proposition sont à ce point intégrés au réseau de mobilité de notre Région qu'il est incompréhensible que d'autres tarifications et d'autres formules

MIVB gevraagd om de mobiliteitseffecten van de uitbreiding van de MTB-zone tot de stations die zich in de onmiddellijke omgeving van Brussel bevinden, te bestuderen. Voorts pleiten wij ervoor dat er daarover snel overleg met de andere operatoren wordt gestart. De regering zou ook die bekommernis bij de NMBS, de Waalse, Vlaamse en federale regering moeten aankaarten.

Daarnaast vragen wij de federale regering en de NMBS om de uitbreiding van de MTB-zone tot de NMBS-stations in de onmiddellijke omgeving van Brussel te steunen.

De heer Kompany prees de metropolitane visie in de tekst. Hij betreurde daarentegen dat er aan Vlaamse zijde geen politieke wil is om de metropolitane gemeenschap vorm te geven en dat er zo veel vertraging is met de uitvoering van het GEN en de bouw van de overstapparkings.

Volgens mevrouw Dejonghe is elk initiatief om de autofiles aan de grenzen van Brussel te verminderen, welkom. De zestien stations en haltes die in het voorstel vermeld worden, zijn indergelijke mate geïntegreerd in het mobiliteitsnetwerk van ons gewest dat het voor haar onbegrijpelijk is dat daar andere tarieven en abonnementsformules voor gelden. Zulke obstakels kunnen mensen immers ontmoedigen om het openbaar vervoer te nemen.

De heer Delva verleende eveneens steun aan het voorstel van resolutie, omdat het een betere tariefintegratie en een vermindering van het aantal wagens beoogt.

Mevrouw Delforge voegde daaraan toe dat zij verplaatsingen via het spoor in Brussel altijd aangemoedigt heeft. Zij vindt het absurd dat reizigers extra moeten betalen voor zeer korte trajecten, enkel en alleen omdat zij de gewestsgrens overschrijden.

Tot slot onderstreepte ook de heer De Lille, de laatste ondertekenaar, dat de tekst de promotie van het openbaar vervoer nastreeft en een nieuwe stap is naar tariefintegratie en een betere samenwerking tussen De Lijn, TEC, de NMBS en de MIVB.

Tijdens de algemene besprekking betreurde de heer Weytsman dat de minister niet aanwezig was. Hij

d'abonnement y soient liées. Il ne faut pas que de telles situations découragent les gens d'emprunter les transports en commun.

M. Delva a également soutenu la résolution, qui va dans le sens d'une meilleure intégration tarifaire et qui diminuera le nombre de voitures entrant à Bruxelles en incitant les gens à emprunter davantage les transports en commun.

Quant à Mme Delforge, elle a dit encourager depuis toujours les déplacements ferroviaires à Bruxelles. Elle soutiendra cette résolution visant à mettre fin à des situations absurdes où des voyageurs doivent payer une surtaxe pour de petits trajets au seuil motif qu'ils franchissent la frontière régionale.

Enfin, le dernier cosignataire, M. De Lille, a vu également dans ce texte une promotion des transports publics, un pas vers l'intégration tarifaire et une meilleure collaboration entre les sociétés TEC, De Lijn, SNCB et STIB.

Lors de la discussion générale, M. Weytsman a regretté l'absence du ministre et souhaité que l'objet de la proposition soit réellement prioritaire. Il a rappelé les enjeux de l'intégration tarifaire, les blocages au niveau des entreprises autonomes, les enjeux financiers pour les quatre opérateurs et la nécessité de traiter le point au prochain Comité exécutif des ministres de la mobilité.

Quant à Mme Van Achter, elle a expliqué que l'intégration tarifaire est importante pour Bruxelles et pour la périphérie flamande et qu'il faut surmonter les obstacles. Elle a regretté que le texte ne plaide pas pour une concertation avec la Flandre et précisé que la N-VA est prête à avancer sur la question de l'intégration tarifaire à condition que cela se fasse de manière concertée.

Au sujet de l'intégration tarifaire, j'ai pour ma part regretté que chacun avance dans son coin et que beaucoup d'argent soit aujourd'hui gaspillé par chaque opérateur sans vision tarifaire intégrée. Ces opérateurs cherchent davantage à défendre leur propre réseau de transports qu'à proposer un service optimal et intégré pour les usagers.

M. Chahid a précisé, quant à lui, qu'en 2005, le conseil d'administration de la STIB avait adopté le système Calypso qui visait l'interopérabilité entre toutes les sociétés de transports publics belges. Ce

wees op de voordelen van de tariefintegratie, de koudwatervrees van de autonome bedrijven, hun financiële belangen en de noodzaak om het punt op het volgende Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit te plaatsen.

Mevrouw Van Achter beklemtoonde dat tariefintegratie belangrijk is voor Brussel en de Vlaamse Rand en dat de obstakels overwonnen moeten worden. Ze betreurde dat er in het voorstel niet wordt gepleit voor overleg met Vlaanderen. Ze gaf aan dat de N-VA bereid is om werk te maken van de tariefintegratie, maar niet zonder het nodige overleg.

Ikzelf betreurde dat iedereen in zijn hoekje werkt, waardoor veel geld verspild wordt. De vervoersmaatschappijen verdedigen het eigen netwerk in plaats van aan een optimale en geïntegreerde dienstverlening te werken.

De heer Chahid preciseerde dat de MIVB in 2005 het Calypsosysteem goedkeurde om de interoperabiliteit tussen alle Belgische openbaarvervoermaatschappijen te verbeteren. Dat systeem heeft evenwel gefaald, niet om politieke maar om technische redenen.

Aan het einde van de besprekking namen de vijftien aanwezige leden het voorstel van resolutie eenparig aan.

(Applaus)

système a échoué, non pas pour des raisons politiques, mais techniques.

En conclusion de ces discussions, la proposition de résolution a été adoptée à l'unanimité des quinze membres présents. Confiance a été faite au rapporteur et je vous en remercie.

(Applaudissements)

M. le président. - La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (DéFI). - Je commencerai par remercier l'ensemble des partis qui ont cosigné cette proposition. Recueillir l'unanimité en commission sur ce sujet, qui me tient à cœur, m'a fait grand plaisir. Beaucoup l'ont dit et répété, la mobilité ne peut s'arrêter aux frontières d'une commune ni même d'une Région. Je partage totalement l'avis de Mme Delforge au sujet des quads.

Mme Céline Delforge (Ecolo). - Comme quoi, on peut être constructif et voter les textes d'autres groupes. Pour nous, ce n'est ni une honte ni une capitulation. Seuls les projets comptent.

M. Emmanuel De Bock (DéFI). - On ne peut avoir raison tout seul.

Mme Céline Delforge (Ecolo). - Tout le monde dit que nous avons raison, mais sans nous soutenir !

M. Emmanuel De Bock (DéFI). - Rome ne s'est pas faite en un jour. Patience !

Mme Céline Delforge (Ecolo). - Je sais aussi que la dissonance cognitive s'accompagne d'agressivité et qu'il est difficile de changer de comportement.

M. Emmanuel De Bock (DéFI). - Patience et longueur de temps font plus que force ni que rage !

Cette proposition incite à repenser la mobilité de manière globale. C'est un grand enjeu pour la capitale, qui ne concerne pas que les Bruxellois, mais aussi les navetteurs. La zone MTB est une vraie réponse à l'intermodalité que nous préconisons car, avec son offre combinée, elle constitue une véritable alternative à la voiture. C'est

De voorzitter. - De heer De Bock heeft het woord.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans). - *Ik wil in de eerste plaats alle medeondertekenaars van het voorstel bedanken. Het deed me veel plezier dat de commissie eensgezind was. Mobiliteit houdt immers niet op aan de grenzen van een gemeente of een gewest. Overigens deel ik het standpunt over de quads van collega Delforge.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans). - *Wij schamen er ons niet voor om constructief teksten van andere fracties goed te keuren; alleen de inhoud telt.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans). - *Het is samen dat men gelijk moet hebben.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans). - *Iedereen zegt dat wij gelijk hebben, maar niemand wil ons steunen!*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans). - *Rome is niet op één dag gebouwd. Geduld!*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans). - *Cognitieve dissonantie gaat gepaard met agressie en het is moeilijk om gedrag te veranderen.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans). - *Geduld overwint alles!*

Het voorstel zet aan tot een globale herziening van de mobiliteit, een uitdaging voor zowel Brusselaars als forenzen. Het gecombineerde aanbod in de MTB-zone, een belangrijk aspect van intermobilité, vormt een echt alternatief voor de auto.

bon pour l'environnement et la rapidité des déplacements.

Pour être optimale, cette mobilité doit intégrer les gares situées au pourtour de la Région. Or la SNCB ne montre aucun empressement à les inclure dans la zone MTB, qui s'étend bien au-delà des confins de la capitale. La STIB et De Lijn desservent des communes extrarégionales, comme Beersel ou Vilvorde. Elles collaborent, entretiennent un réseau et desservent des quartiers sans se soucier des frontières communales ou régionales. Elles pensent en fonction de leurs usagers, ainsi que de leurs recettes.

Voir les trains passer et ne pas pouvoir les prendre, parce qu'ils sont deux fois plus chers, parce que l'offre n'est pas intégrée, cela pose question. Je crois qu'il faut en effet militer pour intégrer ces gares autour de la Région bruxelloise.

Ce qui est possible aujourd'hui avec De Lijn, la STIB et les TEC, doit être possible avec la SNCB. Ce qui est possible à Genève, entre deux pays - la France et la Suisse - doit être possible avec la SNCB et la Région bruxelloise.

Bien sûr, cela impose une concertation entre les trois Régions et, avant tout, entre les trois opérateurs. M. Weytsman a bien expliqué le modèle qui prévaut. Il n'y aura pas d'accord sans un accord entre les trois opérateurs, car les nouvelles recettes et la clé de répartition sont en jeu.

On ne peut pas faire n'importe quoi, n'importe comment, mais on doit au moins envoyer un signal très fort au pouvoir fédéral : le Parlement bruxellois, à l'unanimité, peut concevoir demain une mobilité qui ne sera pas recroquevillée sur elle-même, qui peut dépasser les frontières.

Nous sommes attendus au tournant par les citoyens qui ne comprennent plus, qui n'acceptent plus cette absence d'ambition, cette absence de réponse pragmatique à des défis aussi importants. Des citoyens qui n'acceptent plus les histoires belges qui font parfois rire à l'étranger quand on constate, par exemple, qu'en gare de Linkebeek, le quai gauche se trouve en Région bruxelloise, le quai droit en Région flamande, et le pont qui surplombe les deux se trouve dans la zone MTB alors que la gare en est exclue ; ce qui signifie que lorsque vous prenez le bus qui s'arrête sur le pont de la gare, vous n'avez

In het beste geval vallen ook de stations rond het gewest onder dat mobiliteitsconcept. De NMBS lijkt echter helemaal niet gehaast om ze in de MTB-zone op te nemen. De MIVB en De Lijn daarentegen hebben wel verbindingen met gemeenten buiten het gewest en denken vooral aan de behoeften van hun klanten en dus inkomsten.

Wat vandaag kan voor De Lijn, de MIVB en TEC, moet ook mogelijk zijn met de NMBS. Wat in Genève tussen twee landen kan, moet de NMBS ook in en rond het Brussels Gewest voor elkaar krijgen. We moeten ervoor ijveren om de stations rond het Brussels Gewest op te nemen in de MTB-zone.

Daar is natuurlijk overleg tussen de drie gewesten en de drie vervoersbedrijven voor nodig. De verdeling van de inkomsten vormt daarin het sleutelelement.

We moeten de federale overheid een duidelijk, unaniem signaal geven dat het Brussels parlement mobiliteit voorstaat die de grenzen van het gewest overstijgt.

Burgers aanvaarden niet dat een belangrijke kwestie als mobiliteit geen pragmatische oplossingen krijgt. Ze hebben genoeg van Belgische toestanden, waarbij men dubbel moet betalen, omdat het station geen deel uitmaakt van de MTB-zone. Ik hoop dan ook dat de eensgezindheid van de commissarissen in de plenaire vergadering bevestigd wordt.

(Applaus)

pas le droit de prendre le train parce que vous n'êtes pas dans la même zone, et que vous devez payer deux fois plus cher votre trajet pour emprunter la gare qui se trouve sous vos pieds.

Cela, les citoyens n'en veulent plus. Nous devons apporter une réponse, il en va de notre crédibilité à tous. Nous ne pouvons pas manquer ce rendez-vous. Là où il y a une volonté, il doit y avoir un chemin, et j'espère que cette unanimité que nous avons connue en commission se verra confirmer en séance plénière.

(Applaudissements)

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

M. David Weytsman (MR).- J'étais au téléphone pour demander à M. Bernard D'Hondt, qui dirige les collaborateurs du groupe MR dans ce parlement, s'il était possible d'exiger de votre part de faire venir M. Pascal Smet. Il me dit cependant que Pascal Smet ne doit pas venir.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- J'ai cru que vous étiez au téléphone avec François Bellot et que vous aviez une bonne nouvelle à nous annoncer : il serait d'accord.

M. David Weytsman (MR).- François Bellot est d'accord. Je vais y revenir.

Je voulais faire venir Pascal Smet, qui n'était pas présent en commission et qui n'est pas présent aujourd'hui non plus. Le message principal lui sera certainement communiqué par la majorité.

La proposition que nous allons voter présente plusieurs vertus. Elle a certainement celle de rappeler ce que devrait être prioritairement une intégration tarifaire et billettique. Elle permet de frapper du poing sur la table en disant que c'est une priorité soutenue par tous les parlements et tous les responsables politiques. Il faut bien sûr que ce message soit relayé dans les bonnes instances.

Elle a aussi pour vocation de rappeler qu'il faut se concerter davantage. Tout le monde est d'accord pour dire que la mobilité ne s'arrête pas aux frontières des Régions. Puisque M. De Bock m'en a donné l'opportunité, je saisir l'occasion pour rappeler l'action de François Bellot, qui a relancé

De voorzitter.- De heer Weytsman heeft het woord.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ik telehoneerde net om na te gaan of u de aanwezigheid van Pascal Smet kon eisen. Dat blijkt niet zo te zijn.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Ik dacht dat u met federaal minister Bellot belde en dat hij akkoord gaat.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *De heer Bellot gaat akkoord. Ik kom daarop terug.*

Het voorstel is op verschillende vlakken verdienstelijk. In de eerste plaats zou er een eengemaakt tarief en ticket moeten komen. We moeten aan de betrokken instanties duidelijk maken dat alle parlementen dat steunen.

Iedereen begrijpt dat mobiliteit niet stopt aan de gewestsgrenzen. Minister Bellot heeft het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) nieuw leven ingeblazen. De Waalse, Vlaamse en Brusselse ministers hebben in dat comité al vooruitgang geboekt in heel wat dossiers. Zo zal de NMBS meer treinen inleggen en zal er meer bewustmaking komen over de efficiëntie van de S-treinen, een samenwerking tussen de federale overheid, de gewesten en de gemeenten. Interministeriële akkoorden voorzien ook in een integratie van tarieven en tickets, zowel voor losse tickets als voor abonnementen.

un outil qui avait été délaissé pendant plusieurs années : le Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM). Cet outil fonctionne bien et, en son sein, les ministres wallon, bruxellois et flamand ont décidé avec pas mal d'entrain de progresser dans de nombreux dossiers. Il s'agit tout d'abord du plan de transport de la SNCB, qui prévoit une hausse assez substantielle du nombre de trains, surtout au vu de l'offre de ces cinquante dernières années.

Notons ensuite un plan de transport intrabruselois assez ambitieux, avec une offre S dont tout le monde reconnaît l'existence et qui suppose une collaboration entre Régions, niveau fédéral et communes. Ces dernières doivent jouer le jeu et sensibiliser leurs citoyens quant à l'existence de cette offre S et à son efficacité.

Enfin, certains accords interministériels prévoient des objectifs d'intégration tarifaire et billettique, tant pour les tickets que pour les abonnements.

Vous avez raison, M. De Bock, pour ce qui est de la STIB et la SNCB. J'ajouterais qu'une telle intégration est possible également entre la STIB, la SNCB et De Lijn, les TEC étant moins concernés. Tout cela fonctionne, mais il s'agit d'une question de priorité.

Tout comme vous, je souhaite que notre proposition soit votée à l'unanimité. Je souhaite également que le ministre Pascal Smet mette ce point à l'agenda du prochain CEMM. Je rappelle qu'il n'existe aucune barrière technologique au développement de ce projet. Les seules difficultés qui peuvent se présenter ont trait à des investissements réalisés dans le passé et qu'il faudrait amortir un peu plus rapidement si ce n'était pas l'option technologique qui était choisie. Ce problème se retrouve dans le chef des trois sociétés de transport.

Si on se réfère uniquement à l'intégration tarifaire et billettique, on note qu'il y a très peu de barrières ou d'amortissements encore à réaliser. J'imagine mal la SNCB accepter subitement de placer des portiques dans toutes ses gares, comme l'a fait la STIB pour d'autres raisons. Il va donc nécessairement falloir établir un accord commercial et financier, comme vous l'avez dit. Une telle opération se négocie et nécessite un peu de temps.

Il existe une structure : Belgian Mobility Card

De heer De Bock heeft gelijk voor wat de MIVB en de NMBS betreft. Er is ook een integratie mogelijk met De Lijn. Het is gewoon een kwestie van prioriteiten. Net als de heer De Bock wens ik dat het voorstel unaniem wordt goedgekeurd. Ik zou ook willen dat minister Smet dit punt op de agenda van de volgende ECMM plaatst.

Er is geen enkele technische belemmering, maar er zijn wel moeilijkheden die te wijten zijn aan vroegere investeringen door de drie vervoersmaatschappijen. Ik kan me moeilyk voorstellen dat de NMBS plots toegangspoortjes in elk station zal plaatsen. Daar zal een commercieel en financieel akkoord voor nodig zijn. Zoiets vergt overleg en dus tijd.

Er bestaat al een Belgian Mobility Card (BMC), waar de vier vervoersmaatschappijen bij betrokken zijn. Daarmee kan op technisch vlak werk worden gemaakt van de tariefintegratie, maar ze kan ook de basis worden van het overleg tussen de verschillende operatoren.

Er is voldoende politieke wil en er zijn geen belemmeringen. Alle betrokken ondernemingen moeten dat inzien en actie ondernemen. Ik hoop dat minister Smet onze eensgezindheid zal opmerken.

(BMC), filiale des quatre opérateurs de transports. Elle a la capacité, non seulement de travailler sur cette intégration tarifaire et billettique sur le plan technologique, mais elle pourrait également être chargée de la négociation entre opérateurs.

Nous disposons donc de tous les éléments, la volonté politique existe et il n'y a pas de barrières. Il faut maintenant que toutes les entreprises, les sociétés autonomes, l'entendent et avancent. J'espère que le ministre Smet se fera l'écho de cette unanimité. Je déplore donc une fois de plus son absence en ce moment.

M. le président.- La parole est à M. Kompany.

M. Pierre Kompany (cdH).- Mon groupe soutient avec force l'idée qu'une vision métropolitaine de la mobilité est indispensable pour régler de manière structurelle les problèmes que connaît notre capitale en la matière. Or, ces dernières années, la mise en place de cette vision se heurte aux retards de la mise en œuvre des solutions qui y sont liées, telles que la mise en service du RER et la construction de parkings de dissuasion.

Dans ce contexte, la présente proposition me semble constituer une excellente initiative. D'une part, elle va dans le sens de cette vision métropolitaine de la mobilité bruxelloise. D'autre part, contrairement aux différents dossiers que je viens de citer, elle me semble plus réalisable à court terme. En effet, une telle intégration tarifaire impliquerait des coûts très raisonnables et ne demande pas de travaux d'infrastructure. C'est donc avec enthousiasme et espoir que mon groupe votera en faveur de ce texte.

(Applaudissements)

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des considérants et des tirets du dispositif

M. le président.- Nous passons à la discussion des considérants et des tirets du dispositif de la

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *De cdH-fractie is ervan overtuigd dat een metropolytane visie op mobiliteit onontbeerlijk is om de mobiliteitsproblemen in Brussel op te lossen.*

Aangezien dit voorstel aansluit bij zo'n grootstedelijke visie, vinden wij het dan ook een uitstekend initiatief. Bovendien is het gemakkelijker te verwezenlijken op korte termijn omdat er geen infrastructuurwerkzaamheden voor nodig zijn en het niet veel kosten met zich meebrengt.

Het is ons dan ook een waar genoegen om voor deze tekst te stemmen.

(Applaus)

De voorzitter.- De algemene besprekking is gesloten.

Besprekking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte

De voorzitter.- Wij gaan over tot de besprekking van de consideransen en van de streepjes van het

proposition de résolution.

Considérants 1 à 12

Pas d'observation ?

Adoptés.

Dispositif (Tirets 1 à 4 du dispositif)

Pas d'observation ?

Adoptés.

La discussion des considérants et des tirets du dispositif est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution.

verzoekend gedeelte van het voorstel van resolutie.

Consideransen 1 tot 12

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Verzoekend gedeelte (Streepjes 1 tot 4 van het verzoekend gedeelte)

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte is gesloten.

Wij zullen later stemmen over het geheel van het voorstel van resolutie.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DE MM. MARC LOEWENSTEIN, RIDOUANE CHAHID, MME CARLA DEJONGHE, MM. PIERRE KOMPANY, PAUL DELVA, JEF VAN DAMME, MMES CÉLINE DELFORGE, ANNE-CHARLOTTE D'URSEL ET M. BRUNO DE LILLE VISANT À RENDRE OBLIGATOIRE L'INSTALLATION D'UN SYSTÈME ANTI-COLLISION INTELLIGENT SUR LES BUS DE LA STIB AINSI QUE SUR LES NOUVEAUX VÉHICULES MIS EN CIRCULATION (N°S A-540/1 ET 2 – 2016/2017).

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

VOORSTEL VAN RESOLUTIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN, DE HEER RIDOUANE CHAHID, MEVROUW CARLA DEJONGHE, DE HEER PIERRE KOMPANY, DE HEER PAUL DELVA, DE HEER JEF VAN DAMME, MEVROUW CÉLINE DELFORGE, MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL EN DE HEER BRUNO DE LILLE MET HET OOG OP DE VERPLICHTE INSTALLATIE VAN EEN INTELLIGENT ANTIBOTSINGSSYSTEEM OP DE MIVB-BUSSEN, ALSOOK OP DE NIEUWE IN HET VERKEER GESTELDE VOERTUIGEN (NRS. A-540/1 EN 2 – 2016/2017).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

Mme Véronique Jamoule, rapporteuse, se réfère à son rapport écrit.

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

Mevrouw Véronique Jamoule, rapporteur, verwijst naar haar schriftelijk verslag.

La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Les mesures et solutions pour améliorer la sécurité routière sont multiples. Parmi ces mesures, un meilleur équipement des véhicules constitue une piste sur laquelle il faut travailler, a fortiori compte tenu des évolutions technologiques.

La présente proposition de résolution vise donc à mettre plus particulièrement en lumière les dispositifs embarqués de vision indirecte - ou caméras intelligentes - permettant aux chauffeurs d'adapter leur conduite, d'éviter les obstacles, de surveiller les incidents, et de renforcer ainsi la sécurité des usagers faibles de la route.

En explorant ce qui est développé ailleurs, on constate que différentes technologies existent et répondent à cet objectif d'amélioration de la sécurité. Citons par exemple un dispositif de vision indirecte de haute technologie, qui consiste en l'installation stratégique de capteurs multivisions sur le véhicule. En cas de risque de collision, ceux-ci émettent un signal avertisseur le conducteur du véhicule.

Par ailleurs, en cas de sortie de voie involontaire à partir d'une certaine vitesse, de non-respect de la distance de sécurité ou encore de dépassement de la limitation de vitesse, le système peut également alerter le conducteur. Ces systèmes intelligents permettent par ailleurs aussi d'enregistrer les incidents, ce qui peut être intéressant pour analyser les points noirs des parcours des véhicules faisant quotidiennement les mêmes trajets. Je pense ici plus particulièrement aux transports publics.

Ces fonctionnalités entraînent de nombreux avantages pour les titulaires des véhicules qui en disposent, pour les autres automobilistes et usagers de la route, mais aussi pour les assurances, les soins de santé, etc.

La diminution du nombre d'accidents et de victimes s'accompagne effectivement d'une baisse des coûts des réparations liées aux accidents, d'une baisse des primes d'assurance, mais aussi, bien sûr, d'une diminution du coût pour la sécurité sociale dans la prise en charge des soins et indemnités pour les victimes de la route. Par ailleurs, en incitant le conducteur à adopter une conduite défensive, ce système peut jouer positivement sur

De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Er zijn heel wat mogelijkheden om de veiligheid op de weg te verhogen. Een ervan is voertuigen beter uitrusten. Met dit voorstel van resolutie willen we dan ook ingebouwde stuurhulpsystemen onder de aandacht brengen.*

Er bestaan uiteenlopende technologieën die kunnen helpen bij het verhogen van de verkeersveiligheid. Zo is er een systeem dat bij een dreigende botsing een signaal stuurt naar de bestuurder van het voertuig.

Dergelijke systemen kunnen de bestuurder ook waarschuwen wanneer hij bijvoorbeeld te snel of te dicht bij een voorganger rijdt. Incidenten kunnen ermee geregistreerd worden, zodat zwarte punten op de weg gemakkelijker op te sporen zijn. Vooral voor het openbaar vervoer kan dat nuttig zijn.

Die systemen bieden niet alleen voor de weggebruikers, maar ook voor bijvoorbeeld verzekeraarsmaatschappijen en hulpverleners heel wat voordelen.

Als er minder verkeersongevallen zijn, zijn er ook minder reparatiekosten, dalen de verzekeringspremies en zijn er minder kosten voor de sociale zekerheid. Als de bestuurder bovendien gestimuleerd wordt om defensief te rijden, heeft dat een positieve invloed op de CO₂-uitstoot van zijn voertuig.

Binnen Brussel zouden in een eerste fase de bussen van de MIVB al een stuurhulpsysteem kunnen krijgen. Daarmee worden ongevallen vermeden en incidenten op het bustraject geregistreerd. Na analyse van die gegevens kunnen zwarte punten worden aangepast.

Op 1 augustus 2014 had de MIVB 706 bussen, waarvan 571 met een boordindicator. Dat systeem volstaat echter niet, aangezien het de bestuurder niet waarschuwt wanneer er een risico op een botsing ontstaat.

De MIVB-bussen moeten nieuwe stuurhulpsystemen krijgen. Daarnaast vragen wij ook dat de regering aan de federale regering vraagt om, in overleg met de betrokken Europese instellingen,

l'environnement par la diminution du taux d'émission de CO₂.

Pour ce qui nous concerne plus concrètement et à court terme au niveau bruxellois, une première étape pourrait être d'équiper les bus de la STIB d'un tel dispositif. Ces véhicules sont assez imposants, la visibilité pour le conducteur est limitée et les rayons de braquage sont larges, sans parler de la vulnérabilité des usagers faibles.

Un tel dispositif permettrait, d'une part, d'éviter des accidents en temps réel et, d'autre part, d'enregistrer les incidents sur les parcours des bus et d'analyser les points noirs, tels que les carrefours dangereux où l'angle mort ne permet pas de voir les deux roues, et de prévoir ainsi de nouveaux aménagements de sécurité en voirie.

Au 1^{er} août 2014, la STIB disposait de 706 bus, dont 571 ont été équipés d'un indicateur de bord, activé depuis le mois d'octobre 2015. Ce système reste néanmoins insuffisant vu que l'indicateur de bord n'avertit le chauffeur que s'il démarre trop vite, s'il prend ses virages ou freine trop brusquement ou encore s'il laisse son moteur tourner trop longtemps. L'indicateur ne lance donc aucun avertissement en cas de danger de collision.

Équiper les bus de la STIB de ces nouveaux dispositifs ne serait donc pas du luxe, surtout lorsque l'on connaît le coût de tels véhicules. Au-delà de cette volonté des auteurs de la présente proposition de résolution de mettre en œuvre un tel système pour les bus de la STIB, nous proposons également de demander au gouvernement fédéral d'étudier, en concertation avec les instances européennes concernées, la mise en œuvre d'un tel système sur les véhicules neufs.

Si de nombreux véhicules haut de gamme bénéficient de tels systèmes embarqués, ce n'est pas le cas de toutes les voitures. Or, d'une part, la sécurité ne doit pas bénéficier qu'à ceux qui en ont les moyens et, d'autre part, disposer d'un tel système anticollision intelligent dans son véhicule est également un moyen de protéger tous les usagers faibles qui circulent autour.

Pour conclure, je tenais encore à remercier pour leur soutien les huit cosignataires de la présente proposition, cosignataires issus de groupes de la majorité et de l'opposition, et j'espère que ce texte

na te gaan of een dergelijk systeem in nieuwe voertuigen kan worden ingebouwd.

In duurdere wagens zijn dergelijke systemen wel al ingebouwd, maar in de rest niet. Veiligheid mag echter niet alleen een zaak zijn van wie er het geld voor heeft. Bovendien helpt een antibotsingssysteem om zachte weggebruikers te beschermen.

(Applaus)

pourra faire l'unanimité.

(Applaudissements)

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des considérants et des tirets du dispositif

M. le président.- Nous passons à la discussion des considérants et des tirets du dispositif de la proposition de résolution.

Considérants 1 à 10

Pas d'observation ?

Adoptés.

Dispositif (Tirets 1 à 3 du dispositif)

Pas d'observation ?

Adoptés.

La discussion des considérants et des tirets du dispositif est close.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble de la proposition de résolution.

- *La séance est levée à 13h00.*

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte van het voorstel van resolutie.

Consideransen 1 tot 10

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Verzoekend gedeelte (Streepjes 1 tot 3 van het verzoekend gedeelte)

Geen bezwaar?

Aangenomen.

De bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte is gesloten.

Wij zullen later stemmen over het geheel van het voorstel van resolutie.

- *De vergadering wordt gesloten om 13.00 uur.*

ANNEXES

COUR CONSTITUTIONNELLE

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 76 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTifie :

- le recours en annulation des articles 31, 35 et 38 de la loi du 11 août 2017 portant des dispositions diverses en matière de santé (abrogation de l'article 45 et modification des articles 49 et 51 de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994), introduit par l'ASBL « Axxon, Physical Therapy in Belgium » et autres (n° du rôle 6866).
- le recours en annulation partielle du décret de la Communauté française du 19 juillet 2017 relatif à la mise en œuvre d'un cours de philosophie et de citoyenneté dans l'enseignement secondaire et portant diverses adaptations dans l'enseignement fondamental, introduit par l'ASBL « Secrétariat Général de l'Enseignement Catholique en Communautés française et germanophone » (n° du rôle 6868).
- le recours en annulation du décret de la Région wallonne du 12 octobre 2017 « portant assentiment à l'accord de coopération conclu le 30 mars 2017 entre la Région wallonne et la Communauté germanophone concernant l'organisation des élections locales du 14 octobre 2018 sur le territoire de la région de langue allemande », introduit par la commune de Jurbise (n° du rôle 6871).
- le recours en annulation des articles 2, 7° et 8°, et 6, 6°, 7° et 10°, de l'ordonnance conjointe à la Région de Bruxelles-Capitale et à la Commission communautaire commune du 27 juillet 2017 fixant les règles de répartition de la dotation générale aux communes et aux CPAS de la Région de Bruxelles-Capitale à partir de l'année 2017, introduit par la commune de Berchem-Sainte-Agathe. (n° du rôle 6872).

BIJLAGEN

GRONDWETTELIJK HOF

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 76 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :

- het beroep tot vernietiging van de artikelen 31, 35 en 38 van de wet van 11 augustus 2017 houdende diverse bepalingen inzake gezondheid (opheffing van artikel 45 en wijziging van de artikelen 49 en 51 van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994), ingesteld door de vzw « Axxon, Physical Therapy in Belgium » en anderen (nr. van de rol 6866).
- het beroep tot gedeeltelijke vernietiging van het decreet van de Franse Gemeenschap van 19 juli 2017 betreffende de invoering van een cursus filosofie en burgerzin in het secundair onderwijs en houdende verschillende aanpassingen in het basisonderwijs, ingesteld door de vzw « Secrétariat Général de l'Enseignement Catholique en Communautés française et germanophone » (nr. van de rol 6868).
- het beroep tot vernietiging van het decreet van het Waalse Gewest van 12 oktober 2017 « houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 30 maart 2017 tussen het Waalse Gewest en de Duitstalige Gemeenschap betreffende de organisatie van de lokale verkiezingen van 14 oktober 2018 op het grondgebied van het Duitse taalgebied », ingesteld door de gemeente Jurbise (nr. van de rol 6871).
- het beroep tot vernietiging van de artikelen 2, 7° en 8°, en 6, 6°, 7° en 10°, van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van 27 juli 2017 tot vaststelling van de regels voor de verdeling van de algemene dotatie aan de gemeenten en de OCMW's van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanaf het jaar 2017, ingesteld door de gemeente Sint-Agatha-Berchem (nr. van de rol 6872).

- le recours en annulation et la demande de suspension des articles 68 et 69 du décret de la Région flamande du 8 décembre 2017 modifiant diverses dispositions en matière d'aménagement du territoire, d'éologie, d'environnement et d'aménagement du territoire, introduits par Philip Maes et autres (n° du rôle 6873).
- le recours en annulation de la loi du 19 septembre 2017 « modifiant le Code civil, le Code judiciaire, la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers et le Code consulaire, en vue de lutter contre la reconnaissance frauduleuse et comportant diverses dispositions en matière de recherche de paternité, de maternité et de comaternité, ainsi qu'en matière de mariage de complaisance et de cohabitation légale de complaisance », introduit par l'Ordre des barreaux francophones et germanophone et autres (n° du rôle 6876).
- le recours en annulation de la loi du 7 février 2018 instaurant une taxe sur les comptes-titres, introduit par Philippe Renier (n° du rôle 6877).
- le recours en annulation et la demande de suspension des articles 479, 480 et 482bis du Code d'instruction criminelle, introduits par A.M. (n° du rôle 6879).
- le recours en annulation des articles 133 et 151 du décret de la Région flamande du 8 décembre 2017 modifiant diverses dispositions en matière d'aménagement du territoire, d'éologie et d'environnement, introduit par l'ASBL « Aktiekomitee Red de Voorkempen » et autres (n° du rôle 6880).
- le recours en annulation partielle de la loi du 7 mai 1999 sur les jeux de hasard, les paris, les établissements de jeux de hasard et la protection des joueurs, introduit par la SA « Rocoluc » (n° du rôle 6881).
- le recours en annulation des articles 479, 480 et 483 du Code d'instruction criminelle, introduit par L.M. (n° du rôle 6882).
- het beroep tot vernietiging en de vordering tot schorsing van de artikelen 68 en 69 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 8 december 2017 houdende wijziging van diverse bepalingen inzake ruimtelijke ordening, milieu en omgeving, ingesteld door Philip Maes en anderen (nr. van de rol 6873).
- het beroep tot vernietiging van de wet van 19 september 2017 « tot wijziging van het Burgerlijk Wetboek, het Gerechtelijk Wetboek, de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen en het Consulair Wetboek met het oog op de strijd tegen de frauduleuze erkenning en houdende diverse bepalingen inzake het onderzoek naar het vaderschap, moederschap en meemoederschap, alsook inzake het schijnhuwelijk en de schijnwettelijke samenwoning », ingesteld door de « Ordre des barreaux francophones et germanophone » en anderen (nr. van de rol 6876).
- het beroep tot vernietiging van de wet van 7 februari 2018 houdende invoering van een taks op de effectenrekeningen, ingesteld door Philippe Renier (nr. van de rol 6877).
- het beroep tot vernietiging en de vordering tot schorsing van de artikelen 479, 480 en 482bis van het Wetboek van strafvordering, ingesteld door A.M. (nr. van de rol 6879).
- het beroep tot vernietiging van de artikelen 133 en 151 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 8 december 2017 houdende wijziging van diverse bepalingen inzake ruimtelijke ordening, milieu en omgeving, ingesteld door de vzw « Aktiekomitee Red de Voorkempen » en anderen (nr. van de rol 6880).
- het beroep tot gedeeltelijke vernietiging van de wet van 7 mei 1999 op de kansspelen, de weddenschappen, de kansspelinrichtingen en de bescherming van de spelers, ingesteld door de nv « Rocoluc » (nr. van de rol 6881).
- het beroep tot vernietiging van de artikelen 479, 480 en 483 van het Wetboek van strafvordering, ingesteld door L.M. (nr. van de rol 6882).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 77 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTifie :

- les questions préjudiciales concernant l'article 21, § 5, de la loi du 13 juin 1966 relative à la pension de retraite et de survie des ouvriers, des employés, des marins naviguant sous pavillon belge, des ouvriers mineurs et des assurés libres, posées par la Cour du travail de Bruxelles (n° du rôle 6862).
- la question préjudiciale relative à l'article 253, 3°, du Code des impôts sur les revenus 1992, posée par le Tribunal de première instance de Liège, division Liège. (n° du rôle 6864).
- la question préjudiciale relative à l'article 269, alinéa 3, b), du Code des impôts sur les revenus 1992, posée par le Tribunal de première instance de Liège, division Liège (n° du rôle 6865).
- les questions préjudiciales relatives à l'article 216bis, §§ 2 à 4, du Code d'instruction criminelle, posées par la Cour d'appel de Liège (n° du rôle 6867).
- la question préjudiciale relative aux articles 23 et 43 de la loi du 22 juillet 1970 relative au remembrement légal de biens ruraux, posée par la Cour de cassation (n° du rôle 6878).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 77 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELJK HOF KENNIS VAN :

- de prejudiciële vragen over artikel 21, § 5, van de wet van 13 juni 1966 betreffende de rust- en overlevingspensioenen voor arbeiders, bedienden, zeevarenden onder Belgische vlag, mijnwerkers en vrijwillig verzekeren, gesteld door het Arbeidshof te Brussel (nr. van de rol 6862).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 253, 3°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Luik, afdeling Luik (nr. van de rol 6864).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 269, derde lid, b), van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, gesteld door Rechtbank van eerste aanleg Luik, afdeling Luik (nr. van de rol 6865).
- de prejudiciële vragen betreffende artikel 216bis, §§ 2 tot 4, van het Wetboek van strafvordering, gesteld door het Hof van Beroep te Luik (nr. van de rol 6867).
- de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 23 en 43 van de wet van 22 juli 1970 op de ruilverkaveling van landeigendommen uit kracht van de wet, gesteld door het Hof van Cassatie (nr. van de rol 6878).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 113 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE LES ARRÊTS SUIVANTS :

- arrêt n° 33/2018 rendu le 22 mars 2018, en cause :
 - la question préjudicielle relative à l'article 257, alinéa 1^{er}, 4^o, du Code des impôts sur les revenus 1992, tel qu'il a été remplacé par l'article 2, 2^o, du décret de la Région wallonne du 10 décembre 2009 « d'équité fiscale et d'efficacité environnementale pour le parc automobile et les maisons passives », posée par le Tribunal de première instance de Liège, division Liège (n° du rôle 6456).
- arrêt n° 34/2018 rendu le 22 mars 2018, en cause :
 - les recours en annulation des articles 29 à 34 de la loi-programme du 1^{er} juillet 2016 (abrogation de l'exemption de la TVA sur les jeux de hasard ou d'argent en ligne autres que les loteries), introduits par la SA « Casinos Austria International Belgium » et autres, par le Gouvernement wallon, par la société de droit maltais « Reel Europe Limited » et la SA « Pac-Man », par la SA « Sagevas », par la SPRL « Star Matic » et la société de droit maltais « Unibet (Belgium) Limited » et par la SA « Rocoluc » (n°s du rôle 6564, 6567, 6576, 6577, 6579 et 6584).
- arrêt n° 36/2018 rendu le 22 mars 2018, en cause :
 - les questions préjudicielles relatives à l'article 442ter, § 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992, tel qu'il a été inséré par l'article 23 de la loi-programme du 20 juillet 2006, posées par le Tribunal de première instance de Liège, division Liège (n° du rôle 6578).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 113 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELJK HOF KENNIS VAN DE VOLGENDE ARRESTEN :

- arrest nr. 33/2018 uitgesproken op 22 maart 2018, in zake :
 - de prejudiciële vraag betreffende artikel 257, eerste lid, 4^o, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, zoals vervangen bij artikel 2, 2^o, van het decreet van het Waalse Gewest van 10 december 2009 « houdende fiscale billijkheid en milieuefficiëntie voor het wagenpark en de passiefhuizen », gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Luik, afdeling Luik (nr. van de rol 6456).
- arrest nr. 34/2018 uitgesproken op 22 maart 2018, in zake :
 - de beroepen tot vernietiging van de artikelen 29 tot 34 van de programmawet van 1 juli 2016 (opheffing van de btw-vrijstelling voor online kans- en geldspelen andere dan loterijen), ingesteld door de nv « Casinos Austria International Belgium » en anderen, door de Waalse Regering, door de vennootschap naar Maltees recht « Reel Europe Limited » en de nv « Pac-Man », door de nv « Sagevas », door de bvba « Star Matic » en de vennootschap naar Maltees recht « Unibet (Belgium) Limited » en door de nv « Rocoluc » (nrs van de rol 6564, 6567, 6576, 6577, 6579 en 6584).
- arrest nr. 36/2018 uitgesproken op 22 maart 2018, in zake :
 - de prejudiciële vragen betreffende artikel 442ter, § 1, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, zoals ingevoegd bij artikel 23 van de programmawet van 20 juli 2006, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Luik, afdeling Luik (nr. van de rol 6578).

- arrêt n° 37/2018 rendu le 22 mars 2018, en cause :
 - le recours en annulation de l'article 79 du décret de la Région wallonne du 23 juin 2016 modifiant le Code de l'Environnement, le Code de l'Eau et divers décrets en matière de déchets et de permis d'environnement, introduit par l'ASBL « Belgisch Fonds voor de Inzameling en Verwerking van Elektrohuishoudtoestellen » et autres (n° du rôle 6581).

 - arrêt n° 38/2018 rendu le 29 mars 2018, en cause :
 - le recours en annulation de la loi du 16 décembre 2015 modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, introduit par l'ASBL « Mouvement de la Gauche Démocrate et Citoyenne » et autres (n° du rôle 6483).

 - arrêt n° 39/2018 rendu le 29 mars 2018, en cause :
 - les recours en annulation partielle du décret de la Communauté française du 13 juillet 2016 relatif à la mise en œuvre d'un cours de philosophie et de citoyenneté dans l'enseignement fondamental ainsi qu'au maintien de l'encadrement pédagogique alternatif dans l'enseignement secondaire, introduits par Sultana Kouhmane et autres et par Axel De Backer et autres (n°s du rôle 6550 et 6613).

 - arrêt n° 40/2018 rendu le 29 mars 2018, en cause :
 - la question préjudicielle relative à l'article 4.8.21, § 1^{er}, du Code flamand de l'aménagement du territoire, posée par le Conseil pour les contestations des autorisations (n° du rôle 6551).

 - arrêt n° 41/2018 rendu le 29 mars 2018, en cause :
 - le recours en annulation partielle de l'article 3 de la loi du 6 juillet 2016 modifiant le Code judiciaire en ce qui concerne l'aide juridique (dernière phrase de l'article 508/7, alinéa 3, du Code judiciaire, tel qu'il a été remplacé par la disposition attaquée), introduit par Thierry Willems et autres (n° du rôle 6574).
-
- arrest nr. 37/2018 uitgesproken op 22 maart 2018, in zake :
 - het beroep tot vernietiging van artikel 79 van het decreet van het Waalse Gewest van 23 juni 2016 houdende wijziging van het Milieuwetboek, van het Waterwetboek en van verscheidene decreten inzake afvalstoffen en milieuvergunning, ingesteld door de vzw « Belgisch Fonds voor de Inzameling en Verwerking van Elektrohuishoudtoestellen » en anderen. (nr. van de rol 6581).

 - arrest nr. 38/2018 uitgesproken op 29 maart 2018, in zake :
 - het beroep tot vernietiging van de wet van 16 december 2015 tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, ingesteld door de vzw « Mouvement de la Gauche Démocrate et Citoyenne » en anderen (nr. van de rol 6483).

 - arrest nr. 39/2018 uitgesproken op 29 maart 2018, in zake :
 - de beroepen tot gedeeltelijke vernietiging van het decreet van de Franse Gemeenschap van 13 juli 2016 betreffende de invoering van een cursus filosofie en burgerzin in het basisonderwijs en betreffende het behoud van de alternatieve pedagogische begeleiding in het secundair onderwijs, ingesteld door Sultana Kouhmane en anderen en door Axel De Backer en anderen (nrs van de rol 6550 en 6613).

 - arrest nr. 40/2018 uitgesproken op 29 maart 2018, in zake :
 - de prejudiciële vraag betreffende artikel 4.8.21, § 1, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, gesteld door de Raad voor Vergunningsbewistingen (nr. van de rol 6551).

 - arrest nr. 41/2018 uitgesproken op 29 maart 2018, in zake :
 - het beroep tot gedeeltelijke vernietiging van artikel 3 van de wet van 6 juli 2016 tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek met betrekking tot de juridische bijstand (laatste zin van artikel 508/7, derde lid, van het Gerechtelijk Wetboek, zoals vervangen bij de bestreden bepaling), ingesteld door Thierry Willems en anderen (nr. van de rol 6574).

- arrêt n° 42/2018 rendu le 29 mars 2018, en cause :
 - les recours en annulation de l'article 2.12.3 de la loi du 12 juillet 2016 contenant le premier ajustement du budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2016, introduits par l'union professionnelle « Belgian Gaming Association » et par la SA « Casino de Spa » et autres (n°s du rôle 6585 et 6639).

 - arrêt n° 43/2018 rendu le 29 mars 2018, en cause :
 - le recours en annulation de l'article 28, § 1^{er}, 3^o et 4^o, et § 2, et de l'article 108, alinéa 1^{er}, 2^o, de la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, introduit par P.M. et autres (n° du rôle 6595).

 - arrêt n° 44/2018 rendu le 29 mars 2018, en cause :
 - la question préjudiciale relative aux articles 12, § 1^{er}, et 253 du Code des impôts sur les revenus 1992, tels qu'ils étaient applicables à l'exercice d'imposition 2013, posée par le Tribunal de première instance de Flandre orientale, division Gand (n° du rôle 6651).

 - arrêt n° 45/2018 rendu le 29 mars 2018, en cause :
 - les questions préjudicielles concernant l'article 110/3, § 1^{er}, alinéa 2, du décret de la Communauté française du 7 novembre 2013 définissant le paysage de l'enseignement supérieur et l'organisation académique des études et l'article 11 du décret de la Communauté française du 29 mars 2017 relatif aux études de sciences médicales et dentaires, posées par le Conseil d'Etat (n°s du rôle 6764, 6765, 6766, 6767, 6769, 6770, 6771 et 6772).

 - arrêt n° 46/2018 rendu le 29 mars 2018, en cause :
 - les questions préjudicielles concernant l'article 13 du décret de la Communauté française du 29 mars 2017 relatif aux études de sciences médicales et dentaires, tel qu'il est applicable à la suite de l'arrêt de la Cour n° 142/2017 du 30 novembre 2017, posées par le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, chambre des référés (n° du rôle 6799).
-
- arrest nr. 42/2018 uitgesproken op 29 maart 2018, in zake :
 - de beroepen tot vernietiging van artikel 2.12.3 van de wet van 12 juli 2016 houdende eerste aanpassing van de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2016, ingesteld door de beroepsvereniging « Belgian Gaming Association » en door de nv « Casino de Spa » en anderen (nrs van de rol 6585 en 6639).

 - arrest nr. 43/2018 uitgesproken op 29 maart 2018, in zake :
 - het beroep tot vernietiging van artikel 28, § 1, 3^o en 4^o, en § 2, en artikel 108, eerste lid, 2^o, van de wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten, ingesteld door P.M. en anderen (nr. van de rol 6595).

 - arrest nr. 44/2018 uitgesproken op 29 maart 2018, in zake :
 - de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 12, § 1, en 253 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, zoals van toepassing voor het aanslagjaar 2013, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Oost-Vlaanderen, afdeling Gent (nr. van de rol 6651).

 - arrest nr. 45/2018 uitgesproken op 29 maart 2018, in zake :
 - de prejudiciële vragen over artikel 110/3, § 1, tweede lid, van het decreet van de Franse Gemeenschap van 7 november 2013 tot bepaling van het hogeronderwijslandschap en de academische organisatie van de studies en artikel 11 van het decreet van de Franse Gemeenschap van 29 maart 2017 betreffende de studie geneeskunde en de studie tandheelkunde, gesteld door de Raad van State (nrs van de rol 6764, 6765, 6766, 6767, 6769, 6770, 6771 en 6772).

 - arrest nr. 46/2018 uitgesproken op 29 maart 2018, in zake :
 - de prejudiciële vragen over artikel 13 van het decreet van de Franse Gemeenschap van 29 maart 2017 betreffende de studie geneeskunde en de studie tandheelkunde, zoals van toepassing ingevolge het arrest van het Hof nr. 142/2017 van 30 november 2017, gesteld door de Franstalige Rechtbank van eerste aanleg, kamer in kort geding (nr. van de rol 6799).

- arrêt n° 47/2018 rendu le 29 mars 2018, en cause :
 - la question préjudicielle relative aux articles 148, 153 et 163 de la loi du 5 février 2016 modifiant le droit pénal et la procédure pénale et portant des dispositions diverses en matière de justice et les questions préjudicielles relatives à l'article 153 de la même loi, posées respectivement par le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, tribunal de l'application des peines, et par la Cour de cassation (nos du rôle 6644 et 6645).
- arrest nr. 47/2018 uitgesproken op 29 maart 2018, in zake :
 - de prejudiciële vraag betreffende de artikelen 148, 153 en 163 van de wet van 5 februari 2016 tot wijziging van het strafrecht en de strafvordering en houdende diverse bepalingen inzake justitie en de prejudiciële vragen betreffende artikel 153 van dezelfde wet, gesteld respectievelijk door de Franstalige Rechtbank van eerste aanleg te Brussel, strafuitvoeringsrechtsbank, en door het Hof van Cassatie (nrs van de rol 6644 en 6645).

DÉLIBÉRATIONS BUDGÉTAIRES

- Par courriel du 30 mars 2018, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 002 de la mission 20.
- Par courriel du 30 mars 2018, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 002 de la mission 12.
- Par courriel du 30 mars 2018, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel créant trois nouvelles allocations de base au Budget initial des Voies et Moyens de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018.
- Par courriel du 30 mars 2018, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, en application de l'article 88, § 1^{er}, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, une copie de la décision du Conseil d'administration créant un nouveau programme et une nouvelle allocation de base au budget initial des recettes pour l'année budgétaire 2018 de la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale (S.L.R.B.).
- Par courriel du 30 mars 2018, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel créant une nouvelle allocation de base au budget initial 2018 du Centre d'Informatique pour la Région bruxelloise (CIRB).

BEGROTINGSBERAADSLAGINGEN

- Bij mail van 30 maart 2018, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 002 van opdracht 20.
- Bij mail van 30 maart 2018, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 002 van opdracht 12.
- Bij mail van 30 maart 2018, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot creatie van drie nieuwe basisallocaties in de initiële Middelenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018.
- Bij mail van 30 maart 2018, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons, overeenkomstig artikel 88, § 1, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, een afschrift van de beslissing van de Raad van Bestuur tot creatie van een nieuw programma en een nieuwe basisallocatie in de initiële ontvangstenbegroting voor het begrotingsjaar 2018 van de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM).
- Bij mail van 30 maart 2018, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot creatie van een nieuwe basisallocatie in de initiële begroting 2018 van het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG).

- Par courriel du 5 avril 2018, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, en application de l'article 88, § 1^{er}, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant le budget des dépenses initial 2017 d'Actiris (nouvelle ventilation n° 4).
- Par courriel du 5 avril 2018, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base des programmes 001, 006 et 014 de la mission 27.
- Par courriel du 5 avril 2018, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2018 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 004 de la mission 04.
- Par courriel du 13 avril 2018, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2017 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 001 de la mission 06.
- Par courriel du 13 avril 2018, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2017 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 001 de la mission 06 et des programmes 002 et 004 de la mission 07 (ventilation n° 123).
- Bij mail van 5 april 2018, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons, overeenkomstig artikel 88, § 1, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de initiële uitgavenbegroting 2017 van Actiris (herverdeling nr. 4).
- Bij mail van 5 april 2018, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma's 001, 006 en 014 van opdracht 27.
- Bij mail van 5 april 2018, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2018 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 004 van opdracht 04.
- Bij mail van 13 april 2018, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2017 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 001 van opdracht 06.
- Bij mail van 13 april 2018, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2017 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 001 van opdracht 06 en van programma's 002 en 004 van opdracht 07 (herverdeling nr. 123).

MODIFICATION DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS

- Par courriel du 17 avril 2018, le groupe MR communique la modification suivante :
- **COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE**
 - la désignation de M. David WEYTSMAN comme membre suppléant de la commission de l'Infrastructure, en remplacement de M. Jacques BROTCHI.

* * *

WIJZIGING VAN DE SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES

- Bij mail van 17 april 2018 deelt de MR-fractie de volgende wijziging mee :
- **COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR**
 - de aanwijzing van de heer David WEYTSMAN als plaatsvervangend lid van de commissie voor de Infrastructuur, ter vervanging van de heer Jacques BROTCHI.

* * *