

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

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

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

**INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN**

**COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE**

**CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA MOBILITÉ**

**COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR**

**BELAST MET DE OPENBARE WERKEN EN DE MOBILITEIT**

**RÉUNION DU LUNDI 4 JUIN 2018**

**VERGADERING VAN MAANDAG 4 JUNI 2018**

**COMPTE RENDU PROVISOIRE**

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

**VOORLOPIG VERSLAG**

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

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

[105]

**INTERPELLATION**

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Chahid.

**INTERPELLATION DE M. RIDOUANE CHAHID**

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

**concernant "le traitement des amendes routières".**

[111]

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

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Mme la secrétaire d'État, je vous avais déjà interpellée le 13 juillet 2015 et le 17 octobre 2016 sur la centralisation du traitement des amendes routières.

Vous aviez expliqué, en octobre 2016, que la problématique du traitement des amendes était inscrite dans le Plan d'actions régional de sécurité routière 2011-2020. Vous mentionniez également votre intention d'ouvrir, au début de cette année, un centre similaire à ceux qui existent déjà en Flandre et en Région wallonne. Ce projet vise notamment à réduire la charge administrative de nos six zones de police en centralisant le traitement des amendes.

Par ailleurs, le projet Crossborder est actuellement mis en place dans tout le pays. Ce projet, porté par le gouvernement fédéral, veut faciliter la perception des amendes auprès des contrevenants belges et étrangers, notamment grâce à l'automatisation de l'expédition des propositions de perception immédiate et des injonctions à payer. Ce système informatisé permet aussi de payer ses amendes et de consulter le suivi de son dossier en ligne. Tout comme le projet de centre, Crossborder vise à réduire la charge de travail administrative de la police.

Enfin, nous parlons depuis un certain temps déjà de la généralisation des zones 30. De plus en plus de communes bruxelloises veulent étendre ces zones pour améliorer la sécurité routière. Ne faudrait-il pas s'assurer d'une chaîne de contrôle et de sanctions pour lancer un message politique dans ce domaine ?

[113]

C'est pourquoi, par le passé, j'avais relayé la suggestion émise par certains magistrats de dépénaliser les infractions de roulage de moindre importance en permettant à de simples agents communaux assermentés de les constater et de les traiter. Lorsque nous avons évoqué cette question en commission, vous aviez indiqué ne pas examiner cette piste, dans la mesure où elle rendait impossible la prise en considération de la récidive.

---

Cet argument, pour légitime qu'il soit, ne répond pas au problème de l'insuffisance des contrôles si des moyens supplémentaires ne sont pas octroyés pour garantir la sécurité routière.

Où le projet de création d'un centre de traitement régional des infractions de roulage en est-il ? Les différentes zones de police sont-elles consultées à cet égard ?

Avez-vous eu des contacts avec les deux autres Régions ? Avez-vous été consultée au sujet du projet fédéral Crossborder ?

Dans la perspective d'une extension des zones 30, quelle est la politique de sanctions prévue sur les voiries concernées ? Les moyens du Fonds pour la sécurité routière peuvent-ils être affectés à la promotion, à l'équipement et au contrôle des zones 30 ?

[115]

### *Bespreking*

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

**Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).**- Het zou inderdaad een grote stap vooruit zijn mocht Brussel over een verkeersboetecentrum beschikken en mochten de boetes zo efficiënt mogelijk worden uitgeschreven.

Ik ben wel enigszins verrast door de vraag van de heer Chahid. Ik hoop dat ook u er niet mee akkoord gaat om kleine inbreuken uit het strafrecht te halen. U hebt immers al aangegeven dat recidive onmogelijk kan worden gestraft.

Brussel moet dringend een andere houding aannemen en zeker geen signaal uitsturen dat kleine inbreuken niet belangrijk zijn. Als het om verkeersveiligheid gaat, is elke inbreuk namelijk belangrijk. Het gewest mag niet nog lakser worden, want volgens mij is dat vandaag het probleem. Je moet net de teugels strakker aanhalen en de opvolging van recidive moet mogelijk gemaakt worden. Eigenlijk zou je zelfs moeten nagaan hoe recidive zwaarder gestraft kan worden.

Over het verkeersboetecentrum hebt u een tijd geleden gezegd dat u wacht op een wetgevend initiatief van minister-president Vervoort. Is er daarvoor dan een regeringsbesluit of een ordonnantie nodig? Wat moet er aangepakt worden om de start van het verkeersboetecentrum mogelijk te maken?

[119]

Wat is de timing? U had laten weten dat het wetgevend werk jaar begin dit jaar klaar zou zijn. Ik ga ervan uit dat dit niet het geval is, want ik heb nog geen besluit of ordonnantie in die zin gezien. Waar zit het vast? Of gaat het werk wél vooruit? Hoever is het gevorderd?

Ik vermoed dat er in de Leopold II-tunnel geen trajectcontrole uitgevoerd wordt. De apparatuur hangt er wel, maar werkt niet. U hebt gezegd dat er een personeelslid gedetacheerd zou worden of dat u de lokale politiezone subsidies zou geven om de boetes te verwerken. Met een trajectcontrole vallen er heel wat boetes te verwerken. Is er ondertussen iemand gedetacheerd of daarvoor betaald? Ik had begrepen dat die medewerker naar het centrale verwerkingscentrum overgeheveld zou worden. Wat is er op dat vlak al gebeurd?

[121]

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- En complément aux éléments de réponse que vous avez déjà donnés, je peux ajouter que, sur le plan législatif, un projet d'ordonnance est bel et bien nécessaire à la mise en place du Centre régional de traitement des amendes. Depuis octobre 2017, ce projet est à l'étude au niveau de la Commission de la protection de la vie privée (CPVP). Je réponds ici à la place du ministre-président, chargé de prendre les décisions relatives à cette ordonnance, qui règlent le fonctionnement de Bruxelles prévention et sécurité (BPS).

Puisqu'il est question ici de l'échange de données, un avis positif de la CPVP est nécessaire. Ce projet d'ordonnance a été adopté en première lecture et une fois que la CPVP aura donné son feu vert, nous serons en mesure de le faire passer en deuxième lecture, de le soumettre au Conseil d'État et de le proposer au parlement. J'ignore la raison pour laquelle la CPVP ne s'est pas encore prononcée, mais - je pense pouvoir parler au nom de l'ensemble du gouvernement - nous espérons qu'elle donnera rapidement son accord.

[123]

*(verder in het Nederlands)*

Het ontwerp van ordonnantie is immers al een hele tijd klaar, maar zonder het fiat van de Privacycommissie kan de tekst niet naar de Raad van State, is er geen tweede lezing en kan hij niet aan het parlement worden voorgelegd.

Ik wacht met evenveel ongeduld als u op die ordonnantie.

[125]

*(poursuivant en français)*

Une fois l'ordonnance votée, plus rien ne nous empêchera de créer un centre de traitement régional.

[127]

*(verder in het Nederlands)*

Zonder die ordonnantie kan dat niet. Dat valt dan immers buiten mijn bevoegdheid.

[129]

*(poursuivant en français)*

Pour le reste, nous avons fait le nécessaire. Un comité de suivi a été mis en place au sein de Bruxelles prévention et sécurité (BPS). Une note de synthèse a été approuvée par le gouvernement.

J'ai effectivement visité fin 2017 le centre de traitement situé près de Namur, pour la Région wallonne.

Le projet Crossborder est donc un projet fédéral qui permet d'échanger les données des plaques d'immatriculation des véhicules entre États membres. Les constatations peuvent bien sûr être effectuées dans le centre régional de traitement.

---

Des réunions de travail ont été organisées, auxquelles les Régions ont participé. À ma connaissance, aucun arrangement spécifique n'est prévu pour les infractions commises par des étrangers. Ces derniers sont soumis au même régime que les citoyens belges. Cela risque, il est vrai, d'être plus difficile dans la pratique, par exemple pour retirer un permis.

Par ailleurs, je constate heureusement qu'un nombre croissant de communes adoptent la zone 30.

[133]

*(verder in het Nederlands)*

Het is opmerkelijk dat, als het gewest een zone 30 voorstelt, sommige burgemeesters niet altijd even enthousiast reageren. Als ze zelf met dat voorstel komen, lukt het altijd net iets beter. Voor mij is dat goed, als het resultaat er maar is. Ik stel in ieder geval vast dat steeds meer burgemeesters beseffen dat zones 30 nodig zijn. Vorige week nog besliste de gemeente Sint-Gillis om een zone 30 in te voeren.

[135]

*(poursuivant en français)*

Les contacts avec les bourgmestres et échevins pour unir les forces portent leurs fruits.

Aujourd'hui, les zones de police comptabilisent plus de 3 millions d'euros reçus au fil des ans via le Fonds de la sécurité routière afin d'acheter du matériel de contrôle.

[137]

*(verder in het Nederlands)*

Zo staat er vandaag bijvoorbeeld een light detection and ranging of lidar langs de Haachtsesteenweg, een van de straten die laagvliegers geregeld onveilig maken. Dat toestel is betaald met gewestelijke middelen, waaruit onze politiezones kunnen putten om handhavingsmateriaal aan te kopen.

U zegt dat het beleid in Brussel te laks is. Ik weet dat mensen het soms zo aanvoelen en ook ik vind dat snelheidsduivels hier geen plaats hebben. Er moet nog meer en nog strenger toezicht komen, maar ik wijs erop dat er hier in 2016 meer dan 200.000 boetes voor verkeersovertredingen werden uitgeschreven. Doen alsof er in Brussel niet wordt opgetreden tegen snelheidsduivels, houdt dan ook geen steek. Ik geef toe dat er nog altijd chauffeurs zijn die ervan overtuigd zijn dat Brussel Francorchamps is en die moeten eruit.

[139]

*(poursuivant en français)*

Je me réjouis des changements administratifs apportés par M. Koen Geens, notre collègue du gouvernement fédéral. En effet, les peines ont été doublées, y compris les peines d'emprisonnement, pour tout ce qui est relève de la récidive. C'est le cas également du délit de fuite.

J'estime également qu'aucun laxisme n'est permis à ce niveau.

[141]

*(verder in het Nederlands)*

De personeelsmiddelen voor de trajectcontrole zullen uiteraard pas toegekend worden wanneer die in werking treedt. Er is wel al een principiële akkoord gesloten om één voltijdse kracht per politiezone ter beschikking te stellen voor de administratieve verwerking.

Voor de rest blijft het wachten op de ordonnantie.

[143]

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

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Je comprends que, dès que l'avis de la Commission de la protection de la vie privée (CPVP) sera sur la table, nous pourrions accélérer le tempo. Cela dit, je trouve que d'octobre à juin, c'est relativement long. Est-ce à M. Vervoort que je dois m'adresser ?

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Non, car il attend comme nous cet avis.

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Peut-être devrait-on lui demander d'interpeller la Commission de la protection de la vie privée pour savoir ce qu'il en est ?

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Peut-être, oui, car le retard n'est pas dû au cabinet de M. Vervoort. Mais cela a déjà été fait, me semble-t-il.

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Je voudrais également revenir sur la généralisation des zones 30. Je ne m'inquiète pas tellement de devoir mettre des panneaux de limitation partout, mais de la difficulté du contrôle. La signalisation et les aménagements sont évidemment essentiels mais ils doivent être couplés à des sanctions claires en cas de vitesse excessive. Dans ma commune, je dois parfois attendre trois mois pour utiliser un lidar, car un seul appareil circule sur l'ensemble de la Région. La police a parfois la gentillesse de nous en prêter un.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- J'ai oublié de vous dire que jusqu'ici, deux lidars circulaient, chaque zone pouvait donc en demander. Nous avons dégagé des moyens de sorte que, dans un futur très proche, toutes les zones de police disposent de leur propre appareil.

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Le système actuel de tournante est assez fastidieux. Nous avons demandé un appareil il y a quelques semaines, mais la Ville de Bruxelles l'utilisait déjà. La police fédérale a aimablement mis le sien à notre disposition.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- C'est pour cette raison que nous avons décidé que chaque zone de police aurait désormais sa propre lidar.

[163]

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

**Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).**- De ordonnantie ligt dus sinds 2017 bij de Privacycommissie. Die wijzigde overigens van naam, maar goed, we weten over welke instelling het gaat.

---

Wat houdt de ordonnantie in? Wat moet er precies worden geregeld?

U had het over de uitwisseling van gegevens. Er bestaan echter al dergelijke centra in Wallonië en in het Vlaams Gewest. Hanteren zij dezelfde wetgeving? In dat geval heeft de Privacycommissie al vergelijkbare zaken goedgekeurd. Of gaat het om andere wetgeving, waardoor het langer duurt? Een halfjaar lijkt mij in elk geval lang om een beslissing te nemen in een dossier.

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

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Het gaat over de uitwisseling van beelden. Het Brussels Gewest wil immers werken met het cameraplatform, dat klaar is voor gebruik.

Voor de uitwisseling van gegevens of beelden tussen twee zones moet er een ordonnantie zijn die het wettelijke kader regelt. Daarom moet de Privacycommissie haar toelating geven. Dat is jaren geleden in Wallonië en Vlaanderen ook zo gegaan.

**Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).**- Vlaanderen werkt ook met trajectcontroles, foto's en de uitwisseling van beelden. Ik veronderstel dat het Vlaams Gewest een gelijkaardige wetgeving hanteert?

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

- *Het incident is gesloten.*

[173]

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE M. RIDOUANE CHAHID

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

**concernant "les fonctionnalités des caméras ANPR".**

[177]

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

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Dans le cadre de la zone de basse émission (LEZ) régionale, entrée en vigueur le 1er janvier dernier, une cinquantaine de caméras ANPR (Automatic Number Plate Recognition, reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation) étaient prévues sur l'ensemble du territoire des dix-neuf communes de notre Région.

Or, dans un article de La Capitale du 15 février dernier, la Région annonçait qu'elle n'en posséderait que dix - une fixe et neuf mobiles - pour l'ensemble de ses six zones de police.

[181]

Rappelons que ce type de matériel présente des fonctionnalités et des finalités multiples. En effet, il peut tout aussi bien être utilisé pour verbaliser des infractions au Code de la route, contrôler le recouvrement des taxes régionales de circulation ou vérifier la conformité des véhicules au contrôle technique.

À ce stade, il nous a toujours été répondu que théoriquement, tout était possible car il s'agissait d'une simple question de logiciel. Concrètement, cependant, hormis pour le contrôle de la zone de basse émission, nous n'en savons pas davantage.

Combien de caméras ANPR seront-elles installées dans la capitale et selon quel calendrier ? Quelles sont les fonctions et missions attendues de ces caméras ? Quand ces différentes fonctions seront-elles opérationnelles ?

Qu'en est-il des infractions de roulage ? Les différentes zones de police ont-elles été consultées sur les fonctions devant être activées pour chaque caméra ?

Quel est le processus décisionnel conduisant à l'activation de telle ou telle fonctionnalité ? Les fonctionnalités de chaque caméra peuvent-elles être changées à tout moment ?

Ces caméras présentent également un potentiel important en tant qu'outil de mesure et de gestion du trafic. Quels principes de placement ont été retenus à des fins de gestion de la mobilité ?

[183]

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- En ce qui concerne les caméras de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (Automatic Number Plate Recognition - ANPR), une large concertation a eu lieu entre les différents services régionaux.

Les caméras utilisées pour la zone de basse émission (LEZ) peuvent, bien évidemment, servir à d'autres fins, comme la sécurité au sens large du terme.

Dès le départ, les différents besoins ont été pris en compte et un plan global, prévoyant une synergie maximale, a été établi.

Concrètement, 176 caméras seront installées avant la fin de ce mois et seront utilisées a priori dans le cadre du respect de la LEZ. Elles seront installées le long des voies d'accès, mais également à l'intérieur de la Région.

D'ici fin 2019, le déploiement des caméras ANPR demandées sera mis en œuvre et réalisé en concertation avec toutes les zones de police : 330 caméras ANPR seront installées, dont 176 pour la LEZ et les autres dans le cadre du Plan global de sécurité et de prévention (PGSP).

Même si elles sont souvent appelées "caméras intelligentes", leur fonctionnalité dépend du logiciel utilisé. Chaque caméra est identique et ne fait que lire la plaque d'immatriculation.

[185]



Dans le cas des LEZ, les données sont comparées à celles de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV). Il est donc possible de connaître les véhicules autorisés à pénétrer Bruxelles et ceux qui sont polluants. Des liens seront également établis avec la plate-forme fédérale ANPR. En effet, vous savez que le niveau fédéral fait également installer un large réseau de caméras.

L'utilisation des caméras automatisées est autorisée pour les infractions relatives à des excès de vitesse. Le radar tronçon permet de comptabiliser ces dernières. Une concertation a donc eu lieu avec le Parquet afin de trouver un accord concernant l'activation du radar tronçon, mais je pense que cela ne se fera plus sous cette législature étant donné que le tunnel est en rénovation et qu'un bourgmestre fait opposition en la matière. Le reste des bourgmestres, des services de police ainsi que le Parquet ont donné leur accord.

[187]

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

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Peuvent-elles être utilisées, dans le cadre de la gestion de la mobilité, pour le calcul des flux ?

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- En termes de mobilité, oui. Ces données peuvent être utilisées à des fins statistiques et permettre ainsi d'avoir un aperçu de la densité.

- *L'incident est clos.*

[193]

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

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

**concernant "l'inopérabilité des radars tronçons pour les motos".**

**Mme la présidente.**- À la demande de l'auteur, et avec l'accord de la secrétaire d'État, la question orale est transformée en question écrite.

[201]

#### **INTERPELLATIES**

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

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

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

---

## betreffende "de uitbreiding van het Brusselse metronet".

[205]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- De uitbreiding van het Brusselse metronet naar het noorden toe is het meest ambitieuze infrastructuurproject van deze Brusselse regering. De bouwheer van de nieuwe metrolijn, die van Schaarbeek tot in Evere loopt, is het federale fonds Beliris.

Begin dit jaar discussieerden we in deze commissie over de aankondiging van Beliris dat de deadline voor de ingebruikname van de metro Noord verschoven zou worden van 2025 naar 2028. U bevestigde dat dat het geval zou zijn voor het deel tussen het Noordstation en Bordet. Het deel tussen Albert en het Noordstation zou al tegen 2023 klaar zijn. U deelde ook mee dat, nadat Beliris u op de hoogte had gebracht van problemen met de deadline voor de werkzaamheden tussen het Noordstation en Bordet, er in juli 2017 een strategisch comité werd opgericht dat maandelijks zou samenkomen om de deadlines in het oog te houden.

In dezelfde commissievergadering kwam ook de uitbreiding van de metro naar het westen en het zuiden aan bod. U antwoordde dat u een voorstander was van een uitbreiding naar Groot-Bijgaarden en dat u Brussel Mobiliteit de opdracht had gegeven om een uitbreiding van de metro in westelijke richting te bestuderen. Die studie zou over enkele maanden klaar zijn.

Voor de uitbreiding naar het zuiden ligt de bal blijkbaar in het kamp van Beliris. Dat fonds moet voor een studie over potentiële tracés echter niet van nul beginnen. In de studie over de uitbreiding naar het noorden kwam immers ook de uitbreiding naar het zuiden al aan bod, met drie mogelijke eindpunten: het treinstation Diesdelle, het treinstation Ukkel-Kalevoet of de overstapparking Stalle, op de grens met de gemeente Drogenbos.

De uitbreiding van het metronet is cruciaal voor de mobiliteit in Brussel. Een uitbreiding naar het noorden en de renovaties van de belangrijkste metrostations volstaan evenwel niet. We moeten ook bekijken welke metroprojecten er op langere termijn nodig zijn.

[207]

Het strategisch comité voor de werken aan metro Noord werd een jaar geleden opgericht. Komt het comité maandelijks samen? Wat zijn de conclusies van die vergaderingen?

Wie is er in het comité vertegenwoordigd? Hoe ziet de planning voor de werken eruit? Blijft de aangepaste planning van kracht of zijn er opnieuw verschuivingen?

Heeft Brussel Mobiliteit de studie naar de uitbreiding van de metro naar het westen afgerond? De deadline is in ieder geval al een tijdje verstreken. Zo ja, wat waren de conclusies? Zo nee, wanneer mogen we het resultaat dan verwachten?

Stelde Beliris ondertussen een adviesbureau aan voor de studie naar de uitbreiding van de metro naar het zuiden? Welk adviesbureau? Op welke manier is het Brussels Gewest daarbij betrokken? Het Brussels Gewest en Beliris zouden in elk geval voor al die dossiers moeten samenwerken. Wanneer mogen we de resultaten van de studie verwachten?

[209]

---

*Discussion*

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Nous venons d'apprendre que l'entrée en service du métro Nord était une nouvelle fois repoussée. Celle-ci n'aura pas lieu avant dix ans. Et dans dix ans, ce ne sera toujours pas le cas !

Face à ce constat, et puisque c'est au gouvernement fédéral que nous devons demander des moyens pour ces infrastructures, ne devrions-nous pas faire moins cher et plus rapide en utilisant la desserte ferroviaire déjà existante, qui constitue un maillage complémentaire à notre réseau de métro actuel ? Vous rappelez ainsi à juste titre que le métro Sud serait étudié pour relier deux gares. Celle de Vivier d'Oie, par exemple, dessert les gares de Bruxelles-Schuman et de Bruxelles-Luxembourg.

Allons-nous continuer à dépenser des millions d'euros pour des études qui, peut-être, un jour, aboutiront à un métro que nous n'aurons jamais l'occasion d'utiliser ? Ou allons-nous réfléchir à des solutions opérationnelles pour les navetteurs et les Bruxellois dans les années - et non les décennies - à venir ?

[213]

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

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Il ne faudrait pas faire du métro Nord un réseau express régional (RER) bis. Le projet accumule du retard. L'an dernier, le maître d'ouvrage, Beliris, a déjà fait état de trois années de retard par rapport à l'objectif initial de 2025. Pour ne rien arranger, le vendredi 25 mai dernier, le directeur de ce programme fédéral de soutien à Bruxelles a annoncé la couleur dans les colonnes du Soir : en raison de désaccords avec la commune de Schaerbeek sur la localisation de la future station Riga, le dossier a encore pris un retard supplémentaire. Cela signifie que si un accord n'intervient pas avant l'été, il ne faut plus espérer de métro à Schaerbeek avant la fin 2029.

Le nouvel accroc se situe donc, cette fois, au niveau de la future station du square Riga. Parmi les deux propositions de variantes émises par Beliris, la commune a marqué sa préférence pour une solution hybride. Or, selon Beliris, cette variante est plus coûteuse et allongerait encore le délai du chantier.

Où en est-on dans ce dossier ? Un accord sur la future station Riga est-il encore possible avant l'été ? Le square Riga est actuellement en voie de classement, ce qui a pour effet de suspendre la délivrance des autorisations urbanistiques. Quel est le calendrier de cette procédure ?

[215]

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

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Wat betreft de metrolijn naar Schaarbeek en Evere zou ik willen weten wat de gemeente Schaarbeek onderneemt in het licht van het lokale verzet tegen de halte aan de François Rigasquare.

Ik begrijp nog altijd niet dat de noordelijke metrolijn het station van Schaarbeek niet aandoet, terwijl de gemeente een GEN-station hoopt te openen onder het Eugène Verboekhovenplein, terwijl daar maar twee en geen vier lijnen liggen. Slechts tweehonderd meter van de metrolijn ligt het prachtige station van Schaarbeek. Ik heb echter begrepen dat het traject vastligt.

Over de westelijke uitbreiding richting Groot-Bijgaarden wil ik van u horen waarom u de metro tot daar wilt verlengen. Het doortrekken van de metrolijn naar het noorden valt te begrijpen omdat tramlijn 55 oververzadigd is. Geldt dat ook voor het westen van Brussel? In Groot-Bijgaarden is er ook een treinstation waar S-treinen stoppen, al weten we hoe het met het S-net is gesteld. Of is het uw bedoeling om de pendelaars in Groot-Bijgaarden te laten overstappen op de metro? Hoe realistisch is dat eigenlijk? Waarom hebt u eigenlijk voor die optie gekozen?

[217]

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Sinds mei 2017 komt het strategisch comité metro Noord maandelijks samen, met uitzondering van de vakantiemaanden. Het begeleidt de voortgang van het project. De besluiten van het comité worden vastgelegd in processen-verbaal en aan de regering voorgelegd.

De samenstelling van het comité werd afgesproken in de beheerstructuur van het project. Het bestaat uit vertegenwoordigers van Beliris, de MIVB, het kabinet van de federale minister die bevoegd is voor Beliris, het kabinet van de Brusselse minister-president en dat van mezelf.

Bij de aanvang van de regeerperiode had ik voorgesteld om een enkel projectteam samen te stellen, maar ik werd daarin niet gevolgd. Ik denk nog steeds dat het voor dergelijke projecten het best is dat je met één projectmanager en één verantwoordelijke werkt, in plaats van dat op te splitsen tussen de federale en de Brusselse overheid. Ik blijf er tevens van overtuigd dat de besluitvorming daarmee sneller verloopt, want als je het opsplijt, moet je onvermijdelijk meer tijd besteden aan overleg en coördinatie. Helaas werd er niet voor die optie gekozen. Door de oprichting van het strategisch comité hebben we alsnog een grote stap voorwaarts kunnen zetten. Toen ik aantrad als minister waren er immers nog twee afzonderlijke projecten en die hebben we samengevoegd in één gecoördineerd project.

U weet dat de Brusselse regering in januari 2018 kennis heeft genomen van de plannen die Beliris opgesteld heeft. Er zijn twee onderdelen. Het MIVB-deel zit op schema, maar dat van Beliris, met andere woorden van de federale overheid en bevoegd minister Reynders, heeft ernstige vertraging opgelopen. Die vertraging dateert al van voor de impact die de beschermingsaanvraag van de Rigasquare heeft teweeggebracht. Aangezien die hele discussie nog aan de gang is, zal ik er niet dieper op ingaan. Net zoals u het uit de pers vernam, had ik al iets eerder gehoord dat Beliris nu blijkaar uitgaat van 2029 als deadline.

Er zijn wellicht nog andere redenen voor het uitstel van de deadline. Zo denk ik dat Beliris het allemaal veel te juridisch benadert. Als men daar bepaalde dossiers enigszins anders zou aanpakken, zou het volgens mij sneller gaan.

Wat de Rigasquare betreft, ligt de bal niet in mijn kamp, maar in dat van mijn collega-minister die bevoegd is voor stedenbouw. Die moet daarover een beslissing treffen en het voortouw nemen in de gesprekken daarover tussen het gewest, de gemeenten en Beliris.

[219]

De studie naar de uitbreiding van de metrolijn naar het westen loopt nog. Ik had gezegd dat ik de resultaten tegen de zomer verwachtte. Ik verwacht dat ik u de resultaten tegen het najaar zal kunnen voorleggen.

De uitbreiding van de metro naar het zuiden wil minister Reynders, die in het zuiden van Brussel woont, absoluut. Voor zover ik weet, werkt men nog steeds aan het bestek en moet de studie nog worden toegekend.

---

Het Brussels Gewest zal vertegenwoordigd zijn in het stuurcomité en in de werkgroepen. De recentste informatie die Beliris mij over de uitbreiding van de metro naar het zuiden bezorgde, is dat de studie in 2019 van start zal gaan. U hoort het goed, mijnheer Delva. Ik ben even verbaasd als u.

Mevrouw Van Achter, u wilde weten waarom ik het een goed idee vind om de metro tot in Groot-Bijgaarden door te trekken. Ik ben trouwens niet de enige. Ook heel wat pendelaars vinden dat. Toen het idee voor het eerst werd geopperd, hebben heel wat Vlamingen mij gemaïld om te laten weten dat ze het een uitstekend idee vonden.

Ik zie twee redenen. Ten eerste klopt het dat pendelaars die uit Vlaanderen komen, beter daar de trein nemen. In andere landen is echter al vastgesteld dat pendelaars naar een grote overstapparking aan de rand van de stad rijden en daar op de metro of op een expresnet overstappen. Dat is in Brussel niet anders.

Op het terrein van de karting in Groot-Bijgaarden is er ruimte voor een heel grote parking, die vlak bij de E40 zou liggen.

[221]

Als de metrolijn naar Groot-Bijgaarden wordt doorgetrokken, kunnen pendelaars of bezoekers die met de auto komen, gemakkelijker worden overtuigd om toch het openbaar vervoer te gebruiken.

Ten tweede komt een metrolijn naar Groot-Bijgaarden ook de Brusselaars ten goede. Zodra die er is, wordt de heraanleg van de Keizer Karellaan mogelijk als bijvoorbeeld tweemaal een rijbaan voor auto's. Omwonenden vinden immers terecht dat de laan een soort van stadsautosnelweg is. Een metro is een hoogwaardig en snel alternatief met een hoge passagierscapaciteit. We zullen mensen niet verhinderen om met de auto de stad in te rijden, maar we zorgen er wel voor dat ze overstappen op de metro. Dat is de achterliggende gedachte.

Op de vele buurtvergaderingen over de Leopold II-tunnel merk ik dat veel mensen, ook pendelaars, het daarmee eens zijn. Het zou dus goed zijn om die lijn aan te leggen, maar we moeten de studieresultaten afwachten.

De bedoeling is dus om pendelaars, als aanvulling op de trein, een alternatief te bieden en om tegelijkertijd de levenskwaliteit van de Brusselaars in Ganshoren, Koekelberg en Jette fundamenteel te verbeteren, wat ook beantwoordt aan de verzuchtingen van de bewoners.

[223]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Ik kan er begrip voor opbrengen dat dergelijke gigantische bouwwerken bijzonder veel tijd in beslag nemen. Ik sta nog steeds achter uw idee om met één projectmanager te werken. Dat komt wellicht opnieuw op tafel bij de start van andere gezamenlijke bouwwerken van die omvang. Ook ik vind dat een efficiëntere manier van werken.

Door de problemen met onder meer het station Riga zullen de werken eerder tegen 2029 klaar zijn. Ik begrijp dat u vandaag daarover niet meer kunt zeggen. Hopelijk veroorzaken de oplossingen niet te veel bijkomende kosten en blijft de vertraging beperkt.

Voor de uitbreiding van de metro naar het zuiden start de studie pas volgend jaar. Ik begrijp dat u geen vat hebt op het opmaken van het bestek. Laten we hopen dat het snel klaar is.

De studie inzake de uitbreiding naar het westen loopt nog. De argumenten die u in dat verband aanhaalt, gelden ook voor andere plaatsen in Brussel die met het openbaar vervoer moeilijk te bereiken zijn. Om dezelfde redenen kan men ervoor pleiten om de metro vanaf Herrmann-Debroux door te trekken tot in Jezus-Eik of in Overijse, zeker omdat er in die laatste gemeente geen treinstation is. Daarmee zijn we echter bij de planning op zeer lange termijn beland. Bovendien moet er voor dergelijke projecten lokaal een draagvlak zijn.

Ik vind het een goed idee om de metro te verlengen tot in een aantal gemeenten buiten de Ring, eventueel met minder haltes dan nu, waar de metro op bepaalde lijnen om de vierhonderd meter stopt.

[225]

Er is veel vraag naar een langetermijnvisie. Op het vlak van mobiliteit is dat zeer moeilijk. Er zijn heel wat parameters die zich veel sneller ontwikkelen dan we denken.

Toch is het een denkspoor dat moet kunnen uitgewerkt worden, met als basis de studie over de uitbreiding van de metrolijn richting Groot-Bijgaarden. Waarom kijken we niet naar andere plaatsen voor de verlenging van de metro in een GEN-visie? Het kan geen kwaad om het daar in dit parlement al eens over te hebben.

[227]

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

**M. Pierre Kompany (cdH).**- M. le ministre, j'ai bien suivi vos explications, mais pouvez-vous nous donner l'agenda de la procédure de classement ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Cette compétence relève du ministre-président et je ne parle pas au nom de mes collègues.

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Je pensais que vous étiez leur porte-parole au sein de cette assemblée.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le débat étant en cours, je ne prendrai pas position sur le sujet.

[237]

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

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- De federale overheid is geen voorstander van een GEN-station aan het Verboekhovenplein en er loopt nog een beschermingsprocedure voor de Rigasquare. Is een verandering van het traject, bijvoorbeeld langs het station van Schaarbeek, nog mogelijk of is dat totaal uitgesloten?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat is totaal uitgesloten.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Die optie mocht indertijd blijkbaar niet op tafel worden gelegd, omdat ze de pendelaars ten goede zou komen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat was tijdens de vorige regering.

**Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).**- Ik vind dit toch een gemiste kans.

- *Het incident is gesloten.*

[249]

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

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

**betreffende "de bereikbaarheid van economische activiteitenpolen in het Brussels Gewest met het openbaar vervoer".**

[251]

#### **INTERPELLATION JOINTE DE M. SEVKET TEMIZ,**

**concernant "l'étude de Brussels Studies concernant les temps de déplacements en transport public à Bruxelles et l'accessibilité des pôles d'activités".**

[253]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Een studie van Brussels Studies deed onlangs nogal wat stof opwaaien. Ze ging na hoeveel tijd mensen nodig hebben om aantal activiteitenzones, zoals winkelbuurten, treinstations, ziekenhuizen en universitaire wijken, te bereiken. De conclusie luidde dat wie daar moest zijn er met het openbaar vervoer naargelang van zijn vertrekpunt, 16 tot 64 minuten over doet.

Uit de studie bleek dat MIVB-reizigers er gemiddeld een goed half uur over doen om op hun bestemming te raken. Een aantal reizigers doet er logischerwijze aanzienlijk langer over, bijvoorbeeld als ze in Watermaal-Bosvoorde of Ukkel wonen.

Het gebruik van de TEC, De Lijn en de NMBS zou een oplossing kunnen bieden, maar zelfs als we rekening houden met die maatschappijen, vermindert de gemiddelde reistijd slechts met een minuut. Voor mensen die in slecht ontsloten wijken van het gewest wonen, vormen ze soms wel een interessant alternatief voor de MIVB. In dat geval kan het verschil in reistijd oplopen tot een kwartier.

[255]

De studie suggereert dat de lange reistijden van of naar bepaalde wijken vooral te wijten zijn aan de bovengrondse verkeerssituatie. In tegenstelling tot bussen en trams, die vast kunnen komen te zitten in het autoverkeer, zeker waar er geen aparte bus- of trambanen zijn, wordt de metro daar niet door gehinderd. We weten echter ook dat er niet in elke wijk een vlotte toegang is tot de metro.

Pendelaars die voor een deel van hun traject aangewezen zijn op bus of tram verliezen gemiddeld acht minuten als gevolg van de bovengrondse verkeersdruk. Elke route duurt ongeveer een kwartier langer dan het geval zou zijn zonder vertragingen.

Gezien het grote belang dat wij hechten aan het openbaar vervoer als middel bij uitstek om vlot en veilig op onze bestemming te geraken, had ik graag geweten wat uw reactie is op de conclusies van de studie? Zult u op rekening houden met de conclusies van Brussels Studies?

Wat enorm opvalt, is dat voor heel wat Brusselaars het aanbod van de TEC, De Lijn en de NMBS geen meerwaarde biedt qua reistijd. Dat is wel zo voor mensen die heel ver van het centrum wonen, maar niet voor de anderen. Dat wijst erop dat de openbaarvervoersmaatschappijen eigenlijk concurrentieel werken in plaats van complementair. Toch is dat de doelstelling die wij met zijn allen voor ogen hebben. De vier maatschappijen zouden elkaar moeten aanvullen.

Hoe evalueert u het aanbod van de maatschappijen op het vlak van complementariteit? Op welke manier zult u een grotere complementariteit nastreven? Voert u daar op dit ogenblik gesprekken over?

De meest efficiënte openbaarvervoersmodus is de metro, omdat die nooit in de file staat. Welke initiatieven zult u nemen om de bovengrondse snelheid van trams en bussen te verhogen? Het valt mij op dat de gemiddelde duur van een rit redelijk lang is, ook wanneer trams en bussen in een eigen bedding kunnen rijden. Als voorbeeld geef ik de lijnen 39 en 44 op de Tervurenlaan. Die beschikken over een eigen bedding, maar het duurt toch enorm lang, door de haltes, de rode lichten, de kruispunten en de complexiteit van een aantal situaties, om een station als Montgomery te bereiken.

[257]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Temiz pour son interpellation jointe.

**M. Sevket Temiz (PS).**- L'étude de la revue Brussels Studies met en effet en lumière l'impact de la congestion automobile sur la vitesse commerciale. Elle démontre également que le niveau d'accessibilité s'organise globalement de façon concentrique et décroissante vers l'extérieur de la Région au fur et à mesure que les temps de parcours s'allongent. Les ralentissements pèsent donc toujours fortement sur la performance des transports publics, et ce en dépit des politiques actuellement menées, qui visent à augmenter progressivement la séparation ou la priorité des transports publics sur les autres flux.

L'analyse relate également la performance de l'offre des autres sociétés de transport que sont les TEC, De Lijn et la SNCB. L'étude révèle par ailleurs que près de 10% des Bruxellois se trouvent inévitablement à plus de 40 minutes de certains pôles d'activité, ce qui est particulièrement préoccupant, compte tenu de la taille réduite de notre territoire. De la même manière, l'analyse souligne que toutes ensemble, les zones ayant une mauvaise accessibilité compte tenu de leur localisation regroupent près de 30% de la population bruxelloise.

Il semble malheureusement qu'il n'ait pas encore été possible de prendre en considération l'apport de l'offre des futures nouvelles lignes consacrée par le Plan bus. Dès lors, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. L'analyse souligne l'intérêt que présenterait un indicateur d'accessibilité associé à un objectif régional, qui consisterait à réduire la part de la population en sous-accessibilité, en atténuant les différences observées entre quartiers. Les analyses de Bruxelles Mobilité recourent-elle à ce type d'indicateur ?

L'analyse souligne également qu'une importante marge de progression pourrait être apportée par les autres opérateurs de transports que sont les TEC, De Lijn et la SNCB, soit par un développement de leur offre, soit



---

par l'adoption de mesures telles que l'intégration tarifaire, afin d'encourager l'usage d'offres en transport en commun multiples.

[259]

Si nous plaidons régulièrement pour une intégration tarifaire des titres de transport, il y a lieu de s'interroger sur l'opportunité du renforcement et du développement de l'offre des TEC et de De Lijn en Région bruxelloise, ainsi que d'une meilleure coordination avec celle de la STIB.

Pouvez-vous nous préciser si l'évaluation des besoins et des possibilités fait périodiquement l'objet d'analyses conjointes avec les trois autres opérateurs et leurs autorités de tutelle ?

Comment évalue-t-on l'offre de services des sociétés de transport extrabruelloises sur le territoire régional ?

Des analyses transversales et croisées ont-elles lieu entre Bruxelles Mobilité, les TEC, De Lijn et la SNCB pour évaluer l'opportunité et la complémentarité de leurs offres sur le territoire régional ?

Quels sont les effets tangibles de ces éventuels échanges stratégiques ? Débouchent-ils sur des engagements concrets relatifs au renforcement de l'offre existante ou sur le développement de nouvelles lignes ?

Considérant que le réseau bruxellois est mis à disposition à des fins commerciales, l'offre des opérateurs extraterritoriaux sur le territoire régional fait-il pour autant l'objet d'une forme de contractualisation ?

[261]

#### *Discussion conjointe*

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je remercie mes collègues d'avoir déposé une interpellation sur cette étude. Elle est extrêmement intéressante, même si elle nous apprend ce que nous savions déjà, sans vouloir l'admettre : se déplacer à l'intérieur de Bruxelles prend plus de temps que de venir de l'extérieur de Bruxelles, à condition d'habiter le long des bonnes lignes de chemin de fer. Pourquoi dès lors s'étonner que les ménages quittent Bruxelles ? Que feriez-vous à leur place ? Que feriez-vous si vous mettiez plus de temps pour parcourir le trajet entre votre domicile et votre lieu de travail tout en payant le prix fort de l'immobilier bruxellois, tout en subissant les nuisances environnementales des grandes villes ? Que feriez-vous si vous constatiez que les navetteurs arrivent plus rapidement à leur travail tout en profitant d'un immobilier moins cher ?

Je prends personnellement beaucoup le train à Bruxelles car cela me fait gagner un temps considérable. En discutant avec une connaissance domiciliée à Braine-l'Alleud, je me suis rendue compte qu'elle arrive à la gare du Midi plus rapidement que moi, qui habite Ixelles.

Outre ce constat, l'étude souligne que notre territoire régional présente un mauvais maillage et que, même quand le maillage est pertinent, il comprend un nombre tel de correspondances que l'usager passe plus de temps à attendre des véhicules qu'à voyager à leur bord.

Cette étude nous rappelle également les échecs du programme Avanti. Chaque année, en examinant les budgets, nous nous posons la question de savoir pourquoi ils ne sont pas entièrement utilisés. Le programme

---

Avanti, censé faire avancer plus vite les trams et les bus, n'est pas efficace. L'étude pointe clairement ce qui bloque les trams et les bus : la circulation routière.

[265]

D'ailleurs, il n'y a pas si longtemps, Brussels Studies avait publié une étude à ce sujet. Nous vous avons interpellé sur ce point, mais je n'ai pas entendu que vous comptiez changer de philosophie : la priorité absolue aux transports en commun en surface et aux feux télécommandés, ce n'est pas pour bientôt. Une nouvelle étude nous dit cependant que si les Bruxellois sont nombreux à prendre leur voiture le matin, c'est plutôt parce que c'est plus rapide que d'enchaîner les liaisons intrarégionales. J'entends ici que l'on envisage de faire du métro pour que les navetteurs puissent se garer à l'extérieur de Bruxelles et arriver rapidement dans le centre.

Mais où sommes-nous ? Il y a urgence ! Il serait peut-être temps de revoir la philosophie de l'organisation des transports publics et de fixer des objectifs. Il n'en a jamais été question depuis le début de la législature. Un objectif particulièrement nécessaire et louable serait de rendre les trajets intrarégionaux compétitifs par rapport à ceux des navetteurs. À défaut, les Bruxellois d'aujourd'hui seront les navetteurs de demain. On entendra alors dire qu'il faut plutôt orienter les transports publics bruxellois vers les flux de navetteurs.

Même si vous ne serez bientôt plus ministre, il faut fixer une série de priorités et un cadre pour savoir où nous allons. Veut-on plus de trains en circulation ? L'étude souligne - et je le dis depuis plusieurs années - que notre Région dispose d'un réseau de chemin de fer particulièrement dense, mais que le nombre de trains reste très faible. D'autres villes accueillent et exploitent des infrastructures sur leur territoire : Overground de Londres, S-Bahn dans des villes allemandes, etc.

On arrive à la fin de la législature. Je ne sais pas s'il faut encore vous interroger sur vos intentions ou se désoler de voir que l'on continue à faire l'inverse de ce que l'on pourrait raisonnablement décider sur la base d'études objectives régulièrement publiées dans la presse spécialisée.

[267]

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

**M. Pierre Kompany (cdH).**- La congestion de Bruxelles a encore été mise en exergue par une étude de la revue Brussels Studies publiée en mai dernier.

Loin d'être un scoop, elle met l'accent cette fois sur le temps de transport relativement long pour rejoindre les différents pôles d'activités. C'est ainsi que des citoyens vivant dans la deuxième couronne doivent compter entre 40 et 64 minutes en moyenne aux heures de pointe matinales pour se rendre vers des pôles d'activités. Pour une Région de la taille de Bruxelles, c'est dommageable.

Par comparaison aux secteurs ayant un accès au métro, les habitants de l'ouest d'Anderlecht, du sud d'Uccle, de certains quartiers d'Auderghem, de Watermael-Boitsfort, de Neder-Over-Heembeek et de Haren et de l'est de Woluwe-Saint-Pierre peuvent voir leur temps de trajet multiplié par quatre.

Certes, les efforts entrepris pour améliorer la circulation et sortir les transports de surface du trafic sont visibles. Mais qu'il s'agisse de la mise en site propre ou de la télécommande des feux, ces efforts ne permettent pas encore de tirer pleinement parti de l'offre.

---

Au vu de cette étude, le Plan directeur bus permettra-t-il de réduire le temps de trajet des zones en seconde couronne vers les pôles d'activités ? L'étude évoque une fin des effets bénéfiques lors de l'augmentation de l'offre pour certaines lignes, notamment aux heures de pointe, et préconise une réorganisation du réseau de surface. Avez-vous déjà étudié cette option ?

[269]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ne suis pas compétent pour le train ! Le train est une compétence fédérale et à ma connaissance, la Région n'a pas de leviers pour convaincre le pouvoir fédéral.

*(Rumeurs)*

Par conséquent, je suis d'accord avec vous. Nous verrons évidemment les limites de ce que l'on peut entreprendre après la régionalisation. Bruxelles est actuellement incapable de parler d'une seule et même voix auprès de l'État fédéral.

[273]

*(verder in het Nederlands)*

De studie bevestigt een aantal gekende knelpunten. De voorbije jaren heeft de regering al verschillende maatregelen genomen om die weg te werken. Zo is er voor het eerst in lange tijd een nieuwe tramlijn aangelegd, namelijk tramlijn 9. Bovendien wordt er gewerkt aan de verlenging van tramlijn 94. Het nieuwe traject zal in september of oktober in dienst worden genomen. Verder zijn er het Avantiprogramma, de verhoging van de frequenties en het Busplan. Al die maatregelen hebben tot doel om de verplaatsingen in Brussel te bevorderen en de reistijden te verkorten.

U moet de studie overigens in haar geheel bekijken. Veel gebieden worden heel goed bediend. Andere gebieden, vooral aan de rand van de stad, zijn dat minder goed. De reden is vooral omdat daar minder mensen en activiteiten zijn, maar ook dat is aan het veranderen.

Het aanbod van de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen hangt af van de bevoegde overheden. De evoluties op het Brussels grondgebied zijn beschreven in de samenwerkingsovereenkomst van 1991. De studie toont aan dat, voor bepaalde wijken in dit gewest, de aanwezigheid van andere openbaarvervoersmaatschappijen dan de MIVB het verschil maakt op het vlak van bereikbaarheid. Daarom is het belangrijk dat de integratie van het aanbod en de tarieven wordt voortgezet.

[275]

De studie houdt rekening met gemiddelde waarden in statistische sectoren. Het gaat ook om verplaatsingsgewoonten van mensen waarvoor het openbaar vervoer niet altijd geschikt is.

Er bestaat een beheerscontract over de verbetering van de prestaties van het bovengrondse netwerk onder het Avantiprogramma. Dat wordt ook opgenomen in het Gewestelijk Mobiliteitsplan.

We hebben het in het verleden al meermaals over het Avantiprogramma gehad. Ik hoor graag zeggen dat de reissnelheid hoger moet. Tijdens de bespreking met de gemeenten zijn de politieke partijen die hier pleiten voor een hogere snelheid, vaak de eerste partijen die dwarsliggen of de bevolking opjatten. Als het zou gaan

---

om één stad, zou het eenvoudiger zijn om beslissingen te nemen, te volharden en moed te tonen. Want vaak is het een kwestie van moed en die ontbreekt vaak.

[277]

*(poursuivant en français)*

L'élaboration d'un indicateur global d'accessibilité est complexe et a de quoi soulever de nombreuses questions. À l'heure actuelle, nous ne disposons pas de ce type d'indicateur, mais il est évident qu'à l'avenir, nous pourrions en créer une série, qui nous permettra de procéder à des évaluations du Plan régional de mobilité (PRM) en cours d'élaboration.

La STIB s'emploie à mettre au point un indicateur d'accessibilité qui prendrait non seulement en considération les lieux d'habitat, mais aussi l'emploi, les écoles, les loisirs, les commerces, etc. et qui analyserait les besoins en termes d'accessibilité à tout moment de la journée, et pas seulement en semaine ou en heure de pointe. Il s'agit d'un indicateur complexe, dont l'interprétation doit évidemment se faire avec beaucoup de précautions. La STIB a initié un dialogue avec l'auteur de l'article de la revue *Brussels Studies*, afin d'harmoniser l'approche du traitement de la question.

En partenariat avec la STIB, Bruxelles Mobilité a procédé à une évaluation des besoins pour l'ensemble de la Région. Celle-ci servira à élaborer le PRM. Les modalités d'implication des autres opérateurs sont encore à fixer. La STIB vise néanmoins une complémentarité avec la SNCB et les sociétés TEC et De Lijn, par exemple en spécialisant les besoins.

Concernant l'adéquation de l'offre entre les trois opérateurs régionaux, nous avons évoqué à plusieurs reprises l'accord de coopération existant. Chaque fois qu'un changement survient en la matière, la STIB doit le valider, et la Région doit l'approuver. Nous avons donc aussi notre mot à dire en la matière. Avec les sociétés TEC et De Lijn, il est convenu que les opérateurs extrarégionaux concentrent leur offre sur les chaussées historiques, sans chercher à assurer une desserte fine du territoire bruxellois. La STIB peut alors concentrer ses moyens sur la desserte de l'intérieur des quartiers.

Il n'empêche qu'un dialogue fructueux permet d'améliorer l'offre. Ainsi, très récemment, les services de la société TEC ont accepté de desservir le nouvel hôpital du site Delta, pour éviter de contraindre les voyageurs à effectuer une correspondance pour un seul arrêt avec un bus de la STIB. Des progrès sont donc réalisés ponctuellement.

[279]

Je dois reconnaître que les échanges entre la Région et la SNCB se sont nettement améliorés, même si on ne peut pas encore les qualifier de structurels. C'est le cas également avec les deux autres Régions. La SNCB est en train de modifier sa culture opérationnelle et les choses évoluent dans le bon sens.

La contractualisation entre la STIB et les opérateurs extraterritoriaux ne va pas de soi car, en vertu de la régionalisation, chaque Région est compétente. Une harmonisation n'est possible que dans le cadre d'un accord de coopération ou de principe, à l'instar de celui que nous avons avec la Flandre. Il faut souligner à cet égard que la collaboration entre la Flandre et la Région bruxelloise a bien fonctionné pour relier les réseaux de la STIB et les lignes de trams flamandes.

Il n'existe aucune compensation financière pour l'offre extraterritoriale. Heureusement, d'ailleurs. L'accord de principe entre la Flandre et la Région bruxelloise pour le tram 62, dont l'itinéraire va être prolongé jusqu'à

---

l'aéroport, prévoit que la Flandre finance les infrastructures et leur entretien sur son territoire, tandis que Bruxelles prend en charge les frais de l'exploitation de la ligne. C'est assez logique puisque, d'une part, Bruxelles aura une connexion directe en tram vers l'aéroport et, d'autre part, le trajet de la ligne se situe en grande partie en territoire bruxellois.

Il y a encore du travail, c'est vrai. Mais cela ne justifie pas une critique sans nuance de nos transports en commun. Tout dépend de l'endroit où l'on habite et de celui où l'on doit se rendre. Rejoindre Berchem-Sainte-Agathe à partir du centre-ville prend 30 minutes en tram quand il n'y a pas beaucoup de trafic. À vélo, on peut y arriver en 15 minutes et, en voiture, probablement en 12 minutes.

[281]

Il faut être honnête et ne pas faire croire aux usagers que l'on pourra développer un réseau total de connexions par les transports en commun dans tout Bruxelles, à moins de disposer subitement d'une manne financière. Un tel réseau n'existe nulle part au monde. À Paris, par exemple, il arrive que le trajet en métro dure plus longtemps qu'en RER, dont les véhicules sortent de la ville. La même chose se produit à Berlin, avec le métro et le S-Bahn.

Nous devons donc améliorer les choses là où elles peuvent l'être. Quant au first mile/last mile, les voitures automatisées vont grandement changer la donne à l'avenir. N'oubliez pas que le Plan bus, qui constitue une actualisation du réseau de bus et tient compte des nouveaux développements socio-économiques et culturels, ainsi que de l'habitat, sera développé dans les deux années à venir.

Enfin, Mme Delforge, il faut, bien sûr, proposer des transports en commun efficaces aux Bruxellois, mais il ne faut pas ralentir pour autant l'arrivée des navetteurs dans le centre-ville. Je serais ravi d'encore améliorer le réseau S pour des navetteurs qui habitent dans un rayon de 10, 20 ou 30km autour de Bruxelles.

[283]

Bruxelles est la capitale d'un petit pays. On y arrive rapidement en train depuis les pays voisins, y compris de l'Angleterre. Par conséquent, Bruxelles accueillera toujours des personnes qui n'habitent pas la capitale mais qui y travaillent. Je préfère qu'elles y viennent, confortablement, en transport en commun. Nous devons investir davantage dans cette voie !

Pour les Bruxellois aussi, nous devons développer l'offre de transports en commun et nous le faisons : ce gouvernement a investi 5,2 milliards d'euros dans les transports en commun, c'est historique ! Nous avons ouvert une nouvelle ligne de bus. Une autre sera créée, l'année prochaine. En septembre et octobre prochains, nous allons inaugurer deux nouvelles lignes de tram. Nous augmentons les fréquences. Nous travaillons aussi sur la capacité et les fréquences du métro. Nous investissons !

Mais ces changements prennent du temps, c'est vrai. Ayons l'audace et le courage de dire aux gens que, s'ils sont en bonne condition physique, le vélo offre une meilleure solution. Ce mode de transport est sous-utilisé et sous-estimé alors qu'il s'agit du plus rapide.

Bref, l'étude conforte notre analyse. Nous avançons. Si nous réorganisons la structure décisionnelle de cette ville, le programme Avanti y gagnerait. Nous perdons trop de temps en négociations avec les parties impliquées. Peut-être devriez-vous clamer votre accord de donner une meilleure marge de décision à la Région ! La question des sites propres, qui coince souvent, ne dépend pas de la Région mais des pouvoirs locaux qui ont des représentants au parlement et parfois aussi au sein du gouvernement. C'est cela qui complique la donne.

[285]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- De studie concludeert geenszins dat de MIVB niet goed functioneert. Ik ben ervan overtuigd dat nagenoeg het hele parlement het erover eens is dat de MIVB zich zeker niet hoeft te schamen voor haar prestaties.

De studie reikt een aantal interessante oplossingen aan, waarvan werk gemaakt wordt. Ik denk dan aan meer bus- en trambanen en de manier waarop al die oplossingen de doorlooptijd nog meer kunnen verminderen.

De studie stipt ook aan dat er op bepaalde plaatsen onvoldoende complementariteit is tussen de respectieve openbaarvervoersmaatschappijen.

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

Ik heb de studie zeer grondig doorgenomen. Ik wil niemand met de vinger wijzen, maar ik vind wel dat we dat de komende maanden en jaren moeten aanpakken.

Het is grappig dat er gesproken wordt van 'the first and the last mile'. Ik heb vroeger die uitdrukking vaak gehoord in het kader van de debatten over De Lijn in het Vlaams Parlement. Ik vind dat u het op dat vlak bij het rechte eind hebt. Ook voor de wijken die minder goed bediend worden, al dan niet op basis van een bepaalde logica, moeten we ons afvragen hoe we die 'first and last mile' kunnen overbruggen. Misschien zouden we daaraan meer aandacht moeten besteden.

U sprak van fietsen, van zelfrijdende auto's en van deelwagens. In die context moeten we het uitgangspunt van de studie voor ogen houden. In discussies over het openbaar vervoer zijn er stevast twee uitgangspunten. Zo is een aantal trajecten van het openbaar vervoer erop gericht om mensen naar een nabijgelegen handelswijk te vervoeren. Dat gaat echter niet altijd samen met het zo efficiënt mogelijk bereiken van belangrijke centra, zoals treinstations en ziekenhuizen, terwijl dat nochtans even belangrijk is. De combinatie van beide uitgangspunten houdt een blijvende uitdaging in voor de MIVB.

In deze studie ging de aandacht nagenoeg naar de grote handelscentra, ziekenhuizen en treinstations. Het is gebleken dat die vanuit sommige Brusselse wijken moeilijk bereikbaar zijn.

Dit is een interessant debat dat de komende jaren ongetwijfeld voort zal gevoerd worden. Zoals mevrouw Delforge aangaf, geraken mensen die met de trein van buiten Brussel komen, soms sneller dan de Brusselaars zelf op hun bestemming. Daarin zit wel een zekere logica, maar het blijft een aandachtspunt. Ook de Brusselaars zelf moeten vlot naar een andere plek in de stad kunnen.

[289]

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

**M. Sevket Temiz (PS).**- J'ai une question complémentaire relative aux futures nouvelles lignes consacrées par le Plan bus. L'étude identifie un certain nombre de quartiers dont l'accessibilité est faible. Elle précise même que 30% des Bruxellois sont concernés.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Le Plan bus va augmenter le taux d'accessibilité. Par exemple, sur la carte actuelle, on constate clairement que la commune de Neder-Over-Heembeek n'est pas bien desservie. Avec le Plan bus, les connexions vers cette commune seront plus nombreuses.

**M. Sevket Temiz (PS).-** Vous avez évoqué la situation de la ligne de tram 62 qui traverse la Région flamande et la Région bruxelloise. Exploitez-vous également la piste de la Brussels Airport Company (BAC) qui finance également des projets de mobilité ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** La BAC va investir dans la station de la ligne de tram qui arrivera à l'aéroport.

[297]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** Vous nous dites que la STIB va développer un indicateur. Or, la STIB est un opérateur, et non un planificateur. Ce n'est pas son rôle. Une bonne partie de nos problèmes vient de l'absence d'une vision politique qui serait mise en œuvre par les opérateurs. La STIB est appelée à élaborer un nouveau Plan bus sans recevoir d'objectif global.

Par ailleurs, vous me dites que la SNCB est un opérateur fédéral. Certes, mais je rappelle que l'objet de la discussion précédente était de savoir comment agir avec le gouvernement fédéral pour le métro. Je ne suis pas favorable à la libéralisation du transport, mais force est de constater qu'elle est en cours. Nous pouvons bien sûr continuer à affirmer que la SNCB relève du pouvoir fédéral... jusqu'au jour où un opérateur privé commencera à exploiter des lignes de trains.

J'ai maintes fois suggéré qu'il était temps d'agir, au lieu d'échafauder des projets pour le métro destinés aux générations futures...

**M. Pascal Smet, ministre.-** Que proposez-vous ?

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** Je propose que l'on étudie sérieusement - et que l'on inscrive éventuellement dans le prochain contrat de gestion - la manière dont la STIB, qui dépend des pouvoirs publics, pourrait devenir un opérateur de trains, au lieu d'attendre l'arrivée d'un opérateur privé. Je propose également, plutôt que d'investir des milliards d'euros dans les métros, que l'on réfléchisse à un contrat permettant à la SNCB de faire rouler des trains pour le compte de la Région.

[307]

**M. Pascal Smet, ministre.-** Où allez-vous chercher cet argent ?

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** Et l'argent du métro, où allez-vous le chercher ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Nous exécutons les décisions que vous avez prises.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** On peut aussi rediscuter des conditions...

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je pose des questions très simples et je trouve ce que vous dites intéressant. Je ne dis pas, a priori, que je suis contre. Mais les Bruxellois ont le droit de savoir ce que vous proposez quand vous dites que la Région doit exploiter des trains à Bruxelles. D'accord, mais d'où va venir cet argent ?

---

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Si je comprends bien...

*(Rumeurs)*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Vous voulez déresponsabiliser l'État fédéral vis-à-vis de Bruxelles ? Est-ce cela la position d'Ecolo ?

*(Rumeurs)*

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Si je comprends bien, vous pouvez fantasmer sur des dizaines de kilomètres de métro, mais il est impossible de mettre en œuvre une solution plus rapide, moins chère et plus simple ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je prends note qu'Ecolo veut exonérer le gouvernement fédéral de sa responsabilité d'investir à Bruxelles.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Vous faites toujours des traductions assez libres des propos des gens.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Assez justes, au contraire !

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je veux donc non seulement déresponsabiliser l'État fédéral, mais en plus bloquer les navetteurs aux frontières ! Et pourquoi pas ériger un mur ?

Arrêtez ces interprétations fallacieuses. Il faut avancer. Les Bruxellois n'en peuvent plus ! Vous souhaitez allonger la ligne du tram 94. Vous rendez-vous compte que le chantier du boulevard de la Woluwe a déjà pris des années de retard, alors que rien ne l'entrave ? Et vous me parlez de déresponsabilisation ? Je vous invite à sortir du Pentagone pour vous rendre compte de ce qu'est la mobilité dans cette Région.

*(Rumeurs)*

[327]

- *Les incidents sont clos.*

[331]

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

**concernant "le projet de réaménagement de la rue de l'Avenir à Molenbeek-Saint-Jean".**

[335]

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



**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Je souhaite vous entendre au sujet d'un projet de réaménagement pensé et porté par les habitants de la rue de l'Avenir à Molenbeek. Ceux-ci avaient participé à l'opération Toolbox Mobilité, un appel à projets régional destiné aux citoyens bruxellois, aux comités de quartier, aux écoles, aux communes et aux associations, pour lutter contre le trafic de transit dans leur quartier.

À l'époque, près de vingt projets avaient été proposés, et la Région avait finalement donné son feu vert à six propositions, dont celle des habitants de la rue de l'Avenir. Leur projet participatif de réaménagement complet, favorable aux usagers doux au sein d'un espace partagé, avait obtenu un budget de 1,25 million d'euros.

L'enquête publique et la commission d'urbanisme ont eu lieu en 2016 et un permis a été notifié en février 2017. Depuis lors, le dossier semble cependant être à l'arrêt.

Où ce dossier en est-il aujourd'hui ? Le permis ne risque-t-il pas bientôt d'être périmé ?

Par la même occasion, pouvez-vous nous dresser un bilan de l'opération Toolbox Mobilité et des différents projets sélectionnés dans ce cadre ?

[337]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Ce projet est piloté par Bruxelles Mobilité et financé par Beliris. C'est justement là le problème ! Nous avons piloté les études, ainsi que la demande et l'obtention du permis d'urbanisme. Je suis d'accord avec vous : il s'agit d'un beau projet sur une voirie communale à Molenbeek-Saint-Jean.

Pour faire avancer les travaux, j'avais même proposé à la commune, en mars 2015, qu'elle les exécute après obtention du permis d'urbanisme, qui a été notifié le 17 février 2017. Début 2017, la commune a cependant confirmé ne pas pouvoir exécuter les travaux.

En raison d'un changement de ligne budgétaire de Beliris, nous attendons toujours la confirmation du financement par ce dernier. Nous avons encore demandé des précisions à Beliris en mai 2018. Nous voudrions bien sûr éviter que le permis d'urbanisme n'arrive à expiration. Ces péripéties montrent une fois de plus qu'il faut revoir en profondeur le fonctionnement de Beliris.

Six projets ont été sélectionnés dans le cadre de la Toolbox Mobilité. Beliris était censé financer l'ensemble des projets, mais seul le projet ixellois des rues du Berger et Keyenveld a été réalisé à ce jour. Je viens de parler de la rue de l'Avenir. Les quatre autres projets ont été abandonnés à la suite d'un revirement des communes concernées. Il s'agit des projets du quartier des Arbres à Forest, de la rue des Vétérinaires à Anderlecht, de la drève Sainte-Anne à Laeken et du projet Oxy 15, près du parc de Wolvendael à Uccle.

[339]

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

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- L'ensemble des projets aurait dû être financé par Beliris. Sur les six projets, quatre ont été abandonnés, un se construit et le dernier est en attente de financement. Qu'allez-vous concrètement entreprendre pour stimuler Beliris ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Comme dans tous les dossiers, nous essayons de le convaincre d'avancer. C'est un réel problème.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).-** Ne serait-il pas envisageable d'avancer l'argent des travaux et de refacturer ensuite à Beliris ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Non, ils ne veulent plus procéder de la sorte.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).-** Si je comprends bien, Beliris refuse de faire les travaux et refuse également que vous les fassiez ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Nous avons fait cela au début de la législature dans le dossier du Berlaymont, nous avons même pris une partie du financement à notre charge. Depuis, Beliris n'accepte plus ce système pour des raisons budgétaires techniques.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).-** Que peut-on dès lors dire aux habitants inquiets de ne pas voir leur projet avancer ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Écrivez à Didier Reynders et interrogez Mme Schepmans. Ces deux responsables politiques font partie de la même famille politique. Il y a des logiques qui m'échappent.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).-** Nous allons dès lors faire remonter cette question au niveau du parlement fédéral et du ministre chargé de Beliris, Didier Reynders.

*- L'incident est clos.*

[359]

#### **QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE**

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

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

**Mme la présidente.-** La question orale est reportée à une prochaine réunion.

[361]

#### **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

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

**concernant "l'évocation du statut de sans-papier d'un cycliste renversé par un bus dans le cadre d'un litige avec la STIB".**

#### **QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,**

---

**concernant "les arguments de la STIB dans le cadre d'un procès pour accident de roulage".**

[365]

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,**

**betreffende "de argumentatie van de Brusselse openbaarvervoermaatschappij MIVB in een rechtszaak rond een omvergereden fietser".**

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR,**

**betreffende "het pleidooi van de advocaat van de MIVB in een zaak van een ongeluk met een persoon zonder wettelijk verblijf".**

[369]

**Mme la présidente.**- En l'absence de M. De Lille, excusé, sa question orale jointe est considérée comme retirée.

La parole est à M. Ikazban.

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Sans vouloir évoquer ou commenter plus avant une procédure judiciaire en cours, j'évoquerai l'argumentation avancée dans sa plaidoirie par un avocat mandaté par la STIB dans le cadre d'une affaire opposant cette dernière à un cycliste à la suite d'un accident de circulation, dont la presse a fait écho le 9 mai dernier.

S'il ne nous revient pas de commenter l'argument de l'avocat consistant à souligner que cet usager faible était sans papiers pour tenter d'exonérer la partie adverse de sa responsabilité, nous pouvons cependant déplorer une fois de plus l'impact calamiteux de cet événement sur l'image de l'entreprise publique et de ses travailleurs. Si certains se sont empressés de rejeter la faute sur l'avocat, il faut cependant souligner que ce n'est pas la première fois que l'image de la STIB est écornée en raison du sort qui est fait au public particulièrement vulnérable des sans-papiers. Ceux-ci sont souvent en transit et particulièrement démunis quand il s'agit de faire valoir leurs droits.

Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer au sein de cette commission le déroulement particulièrement trouble de certaines opérations conjointes de contrôle associant police et agents de la STIB. À cette occasion, vous n'aviez d'ailleurs pas manqué de nous rappeler la responsabilité des bourgmestres et des zones de police compétentes en la matière. J'en profite pour vous rappeler que ces opérations relèvent en réalité du pouvoir fédéral.

Nous ne pouvons que regretter la mauvaise image associée à cette belle entreprise de service public qu'est la STIB, ainsi qu'à ses travailleurs, qui mènent des missions primordiales, parfois dans des conditions de travail assez difficiles. Cette image est également injuste, quand on connaît la politique de diversité menée dans cette entreprise. Force est cependant de constater que les erreurs de communication ou le manque de positionnement clair sèment parfois le trouble.

C'est pourquoi, dans le cas des contrôles opérés sur le réseau, nous avons déjà été quelques-uns à plaider pour que ce dernier soit sanctuarisé et ne puisse servir de souricière dans la chasse aux sans-papiers. De fait, nous considérons que le devoir d'une entreprise de service public comme la STIB est de se focaliser sur ses

---

missions de transport public et de garantir la sécurité et le déplacement de tous les usagers, quels que soient leur statut administratif ou la politique d'asile et d'immigration du moment.

[371]

Par conséquent, la STIB a-t-elle récemment opéré un recadrage des missions de service public dévolues à ses agents, notamment en ce qui concerne les opérations de contrôle conjointes avec la police fédérale et pouvant conduire à l'arrestation et à l'expulsion de personnes en situation administrative irrégulière ?

La sanctuarisation du réseau de la STIB a-t-elle été envisagée par la STIB ou dans l'exercice de votre tutelle ?

Compte tenu de l'image écornée de l'entreprise, des initiatives de communication interne ont-elles récemment eu lieu en son sein afin d'encourager et de rassurer le personnel quant à la conduite de ses missions de service public ?

Avez-vous eu des contacts avec la STIB en vue de redresser l'image de l'entreprise et de revoir sa stratégie de communication ?

[373]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Dans les conventions qu'elle passe avec ses avocats, la STIB intègre-t-elle le fait qu'en tant qu'entreprise de service public, le respect de son image doit être pris en compte dans les stratégies de défense développées par ses conseils ?

Existe-t-il une charte des valeurs de l'entreprise à laquelle cet événement contrevient ?

Des mesures ont-elles été prises afin que ce type d'incident, catastrophique pour son image, ne se reproduise pas ?

[375]

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

**De heer Fouad Ahidar (sp.a).**- In de zaak over het verkeersongeval waarbij een bus van de MIVB en een illegaal in het land verblijvende persoon betrokken waren, vroeg de advocaat van de MIVB in zijn pleidooi de vrijspraak. Hij haalde daarbij het opmerkelijke argument aan dat de fietser illegaal in het land was en daar dus niet mocht rijden.

In de pers lazen we dat uzelf en de MIVB afstand namen van dat argument en dat u hoopte dat het nog uit het pleidooi kan worden teruggetrokken. Op die laatste vraag kregen we het antwoord vandaag al in de pers.

Had de advocaat het pleidooi aan de MIVB voorgelegd voor hij het bij de rechtbank neerlegde?

Welke conclusies trekt de MIVB uit dit voorval?

[377]

---

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- M. Ikazban, vos questions font le procès de la STIB et ne me semblent pas correspondre à la réalité. Nous en avons déjà beaucoup parlé auparavant mais je voudrais corriger des points précis.

L'organisation des contrôles - FIPA (Full Integrated Police Action) et LIPA (Limited Integrated Police Action) - sur le réseau est coordonnée par Bruxelles prévention et sécurité (BPS), un service sous la tutelle du ministre-président. Les bourgmestres ainsi que le ministre fédéral pour la police fédérale sont impliqués dans BPS. Les modes opératoires sont décidés et approuvés par les responsables politiques à ce niveau-là.

J'ai immédiatement réagi, de même que la STIB, à l'argument avancé par l'avocat de la STIB : cet argument est intolérable et scandaleux ! Le fait que l'avocat travaille avec la STIB depuis de nombreuses années constitue une circonstance aggravante. L'avocat doit connaître l'entreprise, son exploitation, son rôle d'exemple en tant que service public et son éthique. Cette connaissance aurait dû l'empêcher d'utiliser un tel argument.

De plus, nous estimons qu'il a commis une faute en avançant, sans l'accord de l'entreprise, un argument qui n'a jamais été utilisé jusqu'à présent dans une affaire relative à la STIB.

[379]

Les avocats auxquels la STIB fait appel sont désignés par voie de marché public stipulant son statut d'entreprise publique. Ainsi, les avocats sont censés savoir que la STIB est une entreprise publique et ils doivent donc veiller au respect de l'image de la STIB en tant que telle.

L'entreprise dispose également d'une charte des valeurs intitulée "Code d'éthique et de déontologie". Ce code définit entre autres la responsabilité sociale à l'égard de toutes les parties prenantes. Il énonce des priorités et des accents vis-à-vis du public et de l'autorité publique.

Des mesures ont été prises afin d'éviter qu'un tel incident puisse se reproduire. En interne, tous les gestionnaires de dossiers ont été informés que l'argument utilisé par l'avocat est inacceptable d'un point de vue moral, qu'il ne correspond pas aux valeurs de la STIB et qu'il ne peut en aucun cas être utilisé.

Les procédures ont été rappelées de manière à s'assurer que les avocats avec lesquels nous travaillons puissent déposer des conclusions sans avoir reçu formellement l'accord préalable de la STIB.

La STIB stipulera dans le cahier des charges du nouveau marché public relatif à la désignation d'un bureau d'avocats que les avocats mandatés doivent se conformer aux valeurs éthiques de la STIB. En effet, le marché actuel prendra fin dans le courant de 2019.

Par ailleurs, l'argument en question a été retiré des conclusions déposées dans l'affaire en cours devant le tribunal. La STIB a convoqué l'avocat et ne lui confiera plus de dossiers.

[381]

*(verder in het Nederlands)*

Ik kan de heer Ahidar bevestigen dat het argument werd ingetrokken. De MIVB heeft daaruit geleerd.

De advocaat heeft zijn conclusies net voor het paasweekend overgemaakt aan de MIVB. Hij beschikte over vijf dagen voordat de conclusies bij de rechtbank konden worden neergelegd. Dat tijdsbestek was te kort voor de MIVB om er kennis van te kunnen nemen en de conclusies te analyseren. Bij gebrek aan een reactie van de MIVB heeft de advocaat geoordeeld dat zijn conclusies waren aanvaard. Dat is dus ook misgelopen vanwege de vakantieperiode.

[383]

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

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Vous jouez au ping-pong pour amuser la galerie et éviter ainsi de répondre aux questions qui vous sont posées.

*(Colloques)*

Je trouve déplorable de toujours rejeter la responsabilité sur d'autres acteurs : les communes, le ministre-président, etc.

Je constate par ailleurs que la justice s'est prononcée. Je ne pense pas que le chauffeur ait renversé volontairement ce cycliste. Je suis également content d'entendre que la STIB juge intolérable et scandaleux l'argument invoqué par son avocat, qui a sans doute commis une faute.

Imaginez un instant que le cycliste renversé ait été un enfant qui aurait dû être à l'école à ce moment-là. L'avocat aurait-il osé utiliser l'argument suivant : "Il n'aurait pas dû être dans la rue" ? Ce système de défense est aberrant. Je me réjouis que la STIB se soit positionnée comme elle l'a fait.

[389]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Nous pouvons nous réjouir que la STIB possède déjà un dispositif qui aurait dû empêcher pareil dérapage. Vingt ans après la mort de Semira Adamu, il aurait été indécent que la STIB cautionne ce genre d'argument. On ne peut que se féliciter que des mesures adéquates aient été prises.

[391]

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

**M. Fouad Ahidar (sp.a).**- J'espère qu'on verra la même réponse très claire sur Facebook tout à l'heure, disant que vous avez condamné ces propos dès le lendemain des faits et retiré sa mission à cet avocat, ce dont je me réjouis.

J'estime, comme Mme Delforge, que les critères mis en place n'ont pas fonctionné et il faudra savoir ce qui s'est passé pour que cela ne se reproduise plus.

*- Les incidents sont clos.*

[395]

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA**

---

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

**betreffende "de tramtunnel onder het Meiserplein".**

[397]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Ik heb een vraag over de tramtunnel onder het Meiserplein. In het begin van de regeerperiode zei u nog: "J'espère que ça deviendra une place où les Bruxellois pourront se draguer." Voorlopig blijft het eerder een draak van een plein.

Onlangs verduidelijkte u de afspraken tussen het Brussels Gewest en Beliris over die tramtunnel. Dat was echt nodig, want tijdens een eerdere hoorzitting met het federale fonds werd de indruk gewekt dat de Brusselse regering wachtte op een studie van Beliris, terwijl Beliris wachtte op een programma van de regering. Het dossier zat bijgevolg muurvast, maar bij een vorige interventie zei u expliciet dat de tramtunnel er wel degelijk komt.

U bekleemtoonde toen dat de plannen voor de bovengrondse heraanleg, het station en de tunnel al waren uitgetekend. Ik heb dat alleszins zo begrepen en zo staat het ook in het verslag. Beliris zou de aanbesteding voor zijn rekening nemen en samen met de MIVB de ondergrondse werken coördineren. terwijl het gewest de bovengrondse heraanleg zou aansturen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik heb hier het verslag van die commissievergadering en het staat er wel niet in.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Ik had dat nochtans zo begrepen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- U verwacht waarschijnlijk met de Picardbrug, want daarvan zijn de plannen wel al uitgetekend.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Ik verwar dat zeker niet, maar u kunt het straks rechtzetten in uw antwoord.

[405]

Heeft Beliris de aanbestedingsprocedure voor de ondergrondse werken gestart? Zo ja, wat is de stand van zaken? Wanneer starten de werken? Wat is de verdere timing? Zo neen, wanneer zal dat gebeuren?

Werd het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) gewijzigd?

Zijn de plannen voor de bovengrondse heraanleg definitief?

Welke vergunningen werden er al aangevraagd voor de bovengrondse heraanleg?

Wat is de timing voor de bovengrondse werken?

Welke begeleidende maatregelen zullen er genomen worden tijdens de boven- en ondergrondse werken?

[407]

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Tegenover januari 2018 kan ik u helaas niet veel nieuwe informatie geven. Bij mijn weten heb ik niet gezegd dat die plannen uitgetekend zijn. Dat moet op een misverstand berusten. In het verslag is er in elk geval niets over te vinden.

Beliris heeft de procedure nog niet gestart en voor zover ik weet, moet het ook nog aan de plannen beginnen. Momenteel wordt er gepraat over een geactualiseerd protocol.

Ik blijf bij het schema, dat inhoudt dat Brussel Mobiliteit de Reyerslaan aanpakt. Beliris is verantwoordelijk voor de ondergrond en samen met perspective.brussels zullen de minister-president en ik ons over het plein buigen, aangezien er een connectie is met het nieuwe plein aan de Reyerssite.

Binnen mijn bevoegdheid wordt er vooruitgang geboekt: de Reyerstunnels worden momenteel gerenoveerd. De procedure voor de definitieve heraanleg van de bovengrond op de Reyerslaan is gestart. Die heraanleg moet volgend jaar van start gaan, nadat de renovatie van de tunnels in januari is afgerond, tenzij we worden geconfronteerd met ongelukken, overmacht of onverwachte omstandigheden. Daarna kan de bovengrondse heraanleg van start gaan. De termijnen zijn zeer nipt, maar ik zal proberen ze te halen.

Het dossier van het Meiserplein boekt geen vooruitgang. Dat is trouwens bij meer dossiers van Beliris het geval. Bovengrondse werken zijn overigens pas mogelijk zijn als de ondergrondse werken klaar zijn.

[409]

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Wat doet u om vooruitgang in dit dossier te krijgen?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik zal het punt aankaarten op het ministerieel comité van Beliris dat binnenkort plaatsvindt.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Ik hoop dat we tot resultaten zullen komen. Niemand is bij die stilstand gebaat.

- *Het incident is gesloten.*

[419]

## QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "les problèmes de sécurité piétonne sur le chantier de la chaussée d'Ixelles".**

[421]

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



**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Le chantier de la chaussée d'Ixelles a pris du retard et devrait se terminer le 6 juillet, plutôt qu'au mois d'avril, comme initialement annoncé. Par conséquent, vous avez annoncé que le chantier serait désormais ouvert de 6h à 18h, six jours sur sept. Malheureusement, la phase de travaux qui vient d'être entamée présente de sérieux manquements au niveau de la sécurité du cheminement piéton, en particulier pour les personnes en situation de mobilité réduite, au sens large du terme.

En effet, des passerelles manquent et d'autres sont à ce point mal installées que des ouvriers ont pour tâche de les maintenir lorsque des piétons circulent. En outre, si les horaires du chantier ont été élargis, il semble que l'intensité en main-d'œuvre et en engins soit pour le moins légère. La situation a vraisemblablement évolué depuis le dépôt de cette question et je serais d'ailleurs curieuse de savoir ce qui explique l'augmentation soudaine de la main-d'œuvre sur le chantier !

Dès lors, je souhaiterais savoir si le non-respect des règles élémentaires de sécurité pour les piétons est un choix délibéré, destiné à limiter le retard pris sur le calendrier annoncé, ou s'il est imputable à une faute dans le chef de l'entrepreneur. Quelles dispositions ont-elles été prises en matière d'intensité de main-d'œuvre et d'engins pendant les heures d'ouverture du chantier ? Des chiffres sont-ils disponibles ? Toute latitude a-t-elle été laissée à l'entrepreneur, malgré le coût collectif qu'entraîne le retard actuel ?

[423]

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- À ma connaissance, il a toujours été question de l'été. Nous avons besoin d'une semaine de plus qu'initialement prévu, soit un délai courant jusqu'au 6 juillet 2018 au lieu du 29 juin. Ce retard est principalement dû aux intempéries, et plus particulièrement à la période de gel entre fin février et début mars, qui a affecté un certain nombre de chantiers.

C'est comme pour la rénovation d'une maison : parfois, on découvre des choses imprévues, qui causent des retards. Ici, on a constaté que les impétrants se trouvaient seulement à 50cm de profondeur au lieu des 80cm prescrits. Le démontage de l'aménagement à remplacer n'a donc pu être réalisé à la machine et la première phase de démolition a duré plus longtemps que prévu. De plus, certaines conditions pour la garantie du caniveau ont demandé plus de travaux. Nous avons donc dû revoir la manière de travailler et augmenter le nombre de travailleurs sur le chantier.

Vous dites qu'il y avait peu d'ouvriers présents ces derniers temps, mais je visite régulièrement le site pour vérifier ce qu'il en est, à pied ou en poussant mon vélo et je n'ai pas constaté cela. Nous avons décidé de faire les travaux non pas comme initialement prévu, parce que toutes les petites précautions allaient retarder la fin du chantier jusqu'à octobre. Nous avons opté pour dix semaines plus éprouvantes pour les piétons et les commerçants - avec lesquels nous nous sommes concertés - au lieu de vingt semaines de travaux.

[425]

Des stewards de l'entrepreneur sont présents pour guider les piétons. Cependant, comme la chaussée reste ouverte, il faut marcher avec prudence.

Plusieurs équipes travaillent simultanément six jours par semaine entre 6h et 18h. Je ne nie pas que la circulation est difficile pour les piétons, mais tout est mis en œuvre pour offrir des garanties de sécurité suffisantes. Le coordinateur santé-sécurité suit régulièrement le chantier et, si nécessaire, des mesures complémentaires sont prévues. Des vigiles supplémentaires ont été affectés à l'encadrement des piétons et des gardiens de la paix communaux informent également les passants.

Enfin, comme chacun peut le constater, le chantier progresse. À ma connaissance, il n'a pas pris de retard.

Vous êtes fort critique, Mme Delforge, mais si vous venez à l'inauguration, vous verrez que le résultat sera bon.

[427]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Quelle mouche vous pique, M. le ministre ! Je ne vois pas ce que l'inauguration vient faire dans notre discussion.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je dis simplement que quand vous viendrez à l'inauguration, vous verrez à quel point il s'agit d'un bon projet !

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je parle de la question des chantiers. Et puisque vous jouez au plus malin, j'ai sous les yeux le site d'un certain Pascal Smet, qui annonce que le chantier de la chaussée d'Ixelles durera jusqu'en avril 2018.

**M. Pascal Smet, ministre.**- De quelle date parlez-vous ?

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- De la date de début des travaux, à laquelle on indique la planification et la durée de ceux-ci. Et si les travaux durent plus longtemps, c'est un retard ! Cela ne va pas redorer votre blason.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je passe beaucoup de temps sur place et les gens ne sont pas fâchés ! Vous êtes la seule à vous énerver sans arrêt ! Vous êtes aussi encore la seule, à Ixelles, à vouloir le tram !

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- J'attends de voir la suite. En résumé, je vous pose une question et vous me dites que je me trompe. Je vous donne la preuve que ce n'est pas le cas et vous nous promenez, tout en tenant des propos désobligeants ! J'annoncerai donc que pour Pascal Smet, lorsque des travaux se terminent après la date prévue, ce n'est pas un retard.

Par ailleurs, je vous invite à lire la presse, car des personnes se plaignent des problèmes de mobilité pour les piétons. Il semble que les gens n'existent pas quand ils ne sont pas d'accord avec vous !

- *L'incident est clos.*

[443]

## **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

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

**betreffende "de herinrichting van de Havenlaan".**

[445]

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

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- De herinrichting van de Havenlaan is een dossier dat al bijna tien jaar aansleept. In januari van dit jaar leek er eindelijk schot in de zaak te komen. U verklaarde toen dat de bouwvergunning was toegekend en u pakte uit met een filmpje op Facebook waarin de vernieuwde Havenlaan te zien was. De laan zou haar groene karakter behouden en langs beide kanten een fietspad krijgen.

Een van de grootste discussiepunten in dit dossier is de vervanging van de kasseien door beton. Die plannen zetten kwaad bloed bij de bewoners en bij de actiegroepen, die al voor de toekenning van de bouwvergunning juridische stappen ondernamen om het verdwijnen van de kasseien tegen te houden. Hun acties hebben tot een enorme vertraging in het dossier geleid, waardoor vandaag de Havenlaan nog steeds een hobbelweg is door een gebrek aan onderhoud en politieke aandacht van de huidige en vorige regeringen.

Het is dan ook hoog tijd om de hand aan de ploeg te slaan en de modernisering van deze historische laan aan te pakken. De juridische veldslag lijkt evenwel nog niet voorbij. Op 12 mei 2018 maakten drie actiegroepen bekend dat ze naar de Raad van State zouden stappen om de vergunning voor de herinrichting van de Havenlaan nietig te laten verklaren. Ze verklaarden in hun perscommuniqué dat de kasseien kenmerkend zijn voor het havenkarakter van de Kanaalzone en bijgevolg behouden moeten worden. Dezelfde groepen kanten zich bovendien tegen een uitbreiding van het fietspadennetwerk op de laan. Ze vinden dat de huidige fietspaden moeten volstaan.

Dit is de zoveelste procedure tegen de start van de werken aan de Havenlaan. Zal die procedure het tijdspad in het gedrang brengen?

[447]

In januari zei u dat de werken zouden starten in het najaar. Kunt u nu preciseren wanneer die werken gepland zijn?

Zal het beroep dat de actiegroepen aangetekend hebben bij de Raad van State, de start van de werken vertragen? Wordt er een procedure tot schorsing van de bouwvergunning ingediend?

Volgens u zou het te moeilijk zijn om de kasseien op de laan te behouden. Kunt u daar wat meer uitleg over geven?

Hebt u, nadat ze het persbericht hebben verstuurd, nog samengezeten met de actiegroepen om tot een vergelijk of een oplossing te komen?

Verwacht u de komende maanden nog juridische of andere vertragingen in dit dossier?

[449]

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Sommige nutswerken, die niet afhangen van de verkregen stedenbouwkundige vergunningen, worden al uitgevoerd. Nutswerken waarvoor een vergunning nodig is, zullen ten vroegste eind dit jaar starten.

Het klopt dat er een procedure tot schorsing loopt. Het beroep werd ingediend tegen het Brussels Gewest dat de vergunning uitreikte. Mijn collega die bevoegd is voor de uitreiking en voor de motivatie van de vergunning, moet die vraag beantwoorden. Uiteraard analyseren de juridische diensten van beide departementen het beroep. Ze volgen de juridische procedure.

De studie over het nieuwe project houdt rekening met het erfgoedaspect van de Havenlaan. We hebben het structurerende aspect van de laan behouden door ze niet erg te versmallen, door het behoud van een deel van de bomen en de aanplanting van nieuwe bomen die de toekomstige rooilijn zullen vormen. De huidige laan is een achttien meter brede kasseiweg uit het verleden. Er is onderzocht of we de kasseien kunnen behouden, maar er zijn drie belangrijke redenen om ervan af te stappen.

Een eerste reden zijn de trillingen die kasseien veroorzaken. In de buurt komen er veel woningen bij. Auto-, bus- en vrachtverkeer vergen een vlak wegdek om trillingen te voorkomen. Instanties, zoals het Vias Institute, en het fietsvademecum zijn het daarmee eens.

[451]

Een tweede reden is de geluidsoverlast. Uit eerdere metingen is gebleken dat er op dat vlak een groot verschil is tussen een weg met of zonder met kasseien. Voor sommige geïsoleerde passages toont de meting een toename met 15 dB tegenover het geluid dat een asfaltweg veroorzaakt. In Gent leverde een dergelijke meting vergelijkbare conclusies op.

Bovendien moet de Havenlaan een aangename, met bomen omzoomde laan worden, die tussen Saintelette en Picard in het verlengde van het toekomstige park op de Materialenkaai zal liggen. Een park is trouwens onverenigbaar met de geluidshinder die een kasseiweg veroorzaakt.

Ik wijs erop dat ook de bewoners van de woningen die er langs de Havenlaan zullen komen, geen hinder van het verkeer op de laan mogen ondervinden.

Daarnaast zijn er elementen zoals het onderhoud, de veroudering en de voorschriften. Kasseien vergen meer onderhoud en zijn daardoor duurder. Wie even rondkijkt in de stad, merkt al gauw dat straten met kasseien er vaak lamenteel bij liggen.

Om al die redenen werd geopteerd voor een andere bekleding, namelijk gewassen betongranulaat. Dat heeft een vergelijkbare levensduur, kan zwaar verkeer aan en veroorzaakt minder lawaai. Uiteraard worden de kasseien gerecupereerd en elders gebruikt. Dat is wettelijk verplicht.

Brussel Mobiliteit en ikzelf hebben bijzonder vaak overlegd met de bedrijven die aan de Havenlaan liggen, evenals met de Haven van Brussel. Niet iedereen vertelt daarover achteraf hetzelfde.

We hebben contact gehad met de betrokken verenigingen en hebben daarbij moeten vaststellen dat ze eisen stellen die onverenigbaar zijn met een laan die veilig is voor alle vervoersmodi, inclusief bussen en fietsers. Er moeten bovendien nog nieuwe functies bijkomen in die wijk.

Bij mijn weten werden er drie beroepen ingediend, waaronder een schorsingsberoep. Dat maakt deel uit van de juridische analyse. Brussel Stedenbouw en Erfgoed (BSE) zal in overleg met mij de correcte beslissing nemen om de werken tegen het einde van dit jaar toch een aanvang te laten nemen.

Uiteraard zullen we die werken afstemmen op de renovatie van de Leopold II-tunnel.

[453]

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

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik heb begrepen dat u de juridische consequenties van de procedure tot schorsing en tot vernietiging analyseert, voordat u zich uitspreekt over het feit of de werken al dan niet eind dit jaar kunnen starten.

- *Het incident is gesloten.*

[457]

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE**

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

**betreffende "de proefprojecten met zelfrijdende voertuigen".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

[459]

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE**

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

**betreffende "het uiten van politieke meningen door de personeelsleden van de MIVB".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Op vraag van de indiener wordt de mondelinge vraag in een schriftelijke vraag omgezet.

[461]

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE**

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

**betreffende "de ontbrekende fietsgoten naar de tram en metrostations in Brussel".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.