

~~M. le président.~~ La parole est à M. Pinxteren.

~~M. Arnaud Pinxteren.~~ C'est ainsi que vous devez les interpréter. La création de cette bande cycliste était une excellente initiative de la Région bruxelloise. Mais les problèmes liés au comptage sont regrettables, car ils affaiblissent votre argumentation en faveur de la mise à trois voies de la chaussée et de la création d'une bande cycliste.

~~L'augmentation du trafic cycliste a été manifeste et nous aurions aimé pouvoir l'objectiver.~~

~~Les incidents sont élos.~~

[303]

Interpellatie van de heer Jef Van Damme

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de luchtkwaliteit in de metro".

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

De heer Jef Van Damme.- In de winterperiode worden de fijnstofnormen regelmatig overschreden. De problemen met de Brusselse luchtkwaliteit zijn terecht een grote bezorgdheid van de politici. Het gaat niet alleen om de luchtkwaliteit buitenshuis maar ook binnenshuis. Het recente rookverbod in cafés toont aan dat niet alleen de buitenomgeving maar ook de binnenomgeving een belangrijk onderdeel vormt van de openbare ruimte.

Het metronet maakt deel uit van de openbare ruimte en is een belangrijk deel van het publieke leven in de stad. Het gaat niet echt om een binnenruimte, maar wel om een besloten ruimte. We voeren al jaren onderzoek naar de netheid, de veiligheid en de toegankelijkheid van de metrostations. De luchtkwaliteit wordt niet opgenomen in dat onderzoek, ofschoon het een belangrijk gegeven is voor de tienduizenden mensen die elke dag de metro nemen.

De luchtkwaliteit in de metro zou nog slechter zijn dan de kwaliteit van de buitenlucht. De concentratie van fijn stof ligt er vele malen hoger. Er zou ook asbest vrijkomen, omdat het remsysteem van de eerste metrostellen op basis van asbest functioneerde. Klopt het dat Test-

Aankoop in 2010 de luchtkwaliteit wou testen, maar dat dit door de MIVB geweigerd werd? Blijkbaar worden dergelijke testen wel uitgevoerd in een aantal Franse steden, zoals Parijs, Rennes, Rijsel en Marseille.

Wanneer precies diende Test-Aankoop een aanvraag in om de luchtkwaliteit te testen? Ging de MIVB wel of niet in op die vraag? Waarom niet? Heeft de MIVB luchtkwaliteitsmetingen uitgevoerd in de metro? Als dat niet het geval was, waarom niet? Als ze wel metingen heeft uitgevoerd, wat waren dan de resultaten? Wat is de concentratie van fijn stof?

Bestaan er normen voor de luchtkwaliteit in de metro? Is de monitoring van de luchtkwaliteit in de metro opgenomen in de nieuwe beheersovereenkomst tussen het Brussels Gewest en de MIVB?

Klopt het dat bepaalde onderdelen van de eerste metrostellen uit asbest bestaan? Kwam er vroeger asbest vrij en gebeurt dat nu nog?

Ik hoop dat u deze vragen gedetailleerd kunt beantwoorden.

[307]

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De MIVB besteedt al jarenlang aandacht aan de luchtkwaliteit in haar stations. Zowel de gezondheid van de reizigers als die van de werknemers moet worden beschermd. Zo worden er al sinds het begin van de jaren tachtig metingen uitgevoerd op grond van de arbeidswetgeving. Het betreft metingen van CO en NOx en kwantitatieve en kwalitatieve analyses van fijnstof in de metro. De metingen worden zowel in de tunnels als in de stuurcabines uitgevoerd.

De metingen gebeuren in alle openheid. De resultaten liggen stevast onder de wettelijke normen. In 2008 voerde de MIVB bovendien vergelijkende metingen uit, binnen en buiten het metrostation Park. Dat gebeurde zowel in de gangen, op de perrons als in de lokalen van de MIVB. Uit de tests bleek dat de kwaliteit van de buitenlucht van slechtere kwaliteit was dan die van de binnenlucht. De luchtkwaliteit in het station viel binnen de normen van de arbeidswetgeving. De MIVB meet wel degelijk de luchtkwaliteit en verschilt wat dat betreft helemaal niet van buitenlandse maatschappijen.

Het klopt dat Test-Aankoop eind 2009 een verzoek indiende om tests uit te voeren. De MIVB ging daar niet mee akkoord, omdat er nog steeds geen referentiekader voor reizigers in ondergrondse installaties bestaat. Dat wil niet zeggen dat de maatschappij de luchtkwaliteit niet wil testen.

Er bestaat geen enkele wettelijke norm voor reizigers. Wel zijn er normen voor de bescherming van het personeel dat werkzaam is in voertuigen, tunnels en stations. Zoals gezegd blijven de resultaten van die metingen onder de normen. Dat is een geruststelling. De reizigers brengen immers veel minder tijd door in de ondergrondse installaties dan het MIVB-personeel zelf.

Toch wil dat niet zeggen dat de MIVB zich niet proactief opstelt. Daarom heeft de maatschappij Leefmilieu Brussel verzocht om na te gaan of er mogelijkheden zijn om de luchtkwaliteit in de ondergrondse installaties regelmatig te controleren. De MIVB is overigens vragende partij voor een referentiekader dat aangepast is aan de reizigers die de installaties gebruiken.

Ik kan u nog een primeur geven. In het ontwerp van beheersovereenkomst wordt er naar de luchtkwaliteit verwezen. In de overeenkomst staat onder meer dat de MIVB zal voortwerken met Leefmilieu Brussel om de juiste meetmethoden te bepalen. Er zal gebruik worden gemaakt van benchmarking met andere openbaarvervoermaatschappijen, in het kader van de International Association of Public Transport (UITP).

In de oudste modellen van metrovoertuigen zat oorspronkelijk op bepaalde plaatsen asbest als isolatiemateriaal verwerkt. Meer dan twintig jaar geleden werd alle asbest uit de metrostellen verwijderd. Dat was relatief eenvoudig. In tegenstelling tot andere steden waren de eerste metrostellen in Brussel recent in dienst genomen.

Alle Brusselse metro's hebben altijd een elektrisch remsysteem gehad, waarbij de motoren als dynamo's worden gebruikt om de kinetische energie van het voertuig om te zetten in energie. Zo kan het gebruik van traditionele remsystemen worden beperkt. De warmteontwikkeling in de remblokken van de metro's is beperkt, zodat die geen asbest hoeven te bevatten.

[309]

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

De heer Jef Van Damme.- Kunnen de resultaten van de recentste metingen worden toegevoegd aan het verslag, zodat wij die kunnen consulteren?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- We zullen navragen of dat mogelijk is.

De heer Jef Van Damme.- Het stemt mij tevreden dat u de meetmethoden voor de luchtkwaliteit opneemt in het nieuwe beheerscontract. Wat ik niet goed begrijp, is dat Test-Aankoop geen toestemming krijgt om metingen uit te voeren, als er toch niets te verbergen valt. De positieve resultaten zouden toch goede reclame kunnen zijn voor de MIVB?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Er is wel een verschil tussen de metingen die Test-Aankoop wil doen en de metingen die uitgevoerd werden in het kader van de gezondheid van de werknemers. Test-Aankoop wil de luchtkwaliteit meten met het oog op de gezondheid van de reizigers. Voor die categorie bestaat echter geen enkele referentie. Vandaar dat er gevraagd werd om in samenwerking met Leefmilieu Brussel eerst normen uit te werken voor de reizigers, waarna kan worden getoetst of we ook daaraan voldoen.

De heer Jef Van Damme.- Jammer genoeg wekt de MIVB zo de indruk dat ze iets te verbergen heeft. Als de normen voor de werknemers gehaald worden, kan er toch geen probleem zijn voor de reizigers.

- Het incident is gesloten.

[321]

Interpellation de M. Hervé Doyen

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "les nuisances du tram T2000 sur la ligne 62".

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

M. Hervé Doyen.- Les riverains de l'avenue Rogier à Schaerbeek se plaignent depuis de nombreux mois des nuisances occasionnées par les trams T2000 sur la ligne 62. Comme vous le savez, ces trams engendrent depuis leur mise en circulation l'année dernière de fortes nuisances sonores et vibratoires - au point de créer des fissures dans les habitations - à partir du virage sur la place Meiser et ce tout au long de l'avenue Rogier en direction de la place des Bienfaiteurs. Les rapports établis par Bruxelles Environnement et par le bureau Aries objectivent ces nuisances. En cause : le type de suspension dont ces trams sont équipés.