



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

—

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

—

**Commission de l'infrastructure,
chargée des travaux publics
et des communications**

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 18 JUIN 2008**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

**Commissie voor de infrastructuur,
belast met openbare werken
en verkeerswezen**

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 18 JUNI 2008**

—

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

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

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATIONS	7	INTERPELLATIES	7
- de Mme Viviane Teitelbaum	7	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	7
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'évaluation intermédiaire du réseau de nuit".		betreffende "de tussentijdse evaluatie van het nachtnetwerk".	
Interpellation jointe de Mme Carla Dejonghe,	7	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe,	7
concernant "l'avenir du réseau de nuit Noctis".		betreffende "de toekomst van het nachtnetwerk Noctis".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Anne Swaelens, Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre, Mme Viviane Teitelbaum, Mme Carla Dejonghe.</i>	10	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Anne Swaelens, mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Carla Dejonghe.</i>	10
- de Mme Carla Dejonghe	16	- van mevrouw Carla Dejonghe	16
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le contrat passé entre la KBC et la STIB pour le transport du personnel entre le siège de la KBC avenue du Port et la gare du Nord".		betreffende "het contract dat de KBC afsloot met de MIVB voor vervoer van personeel tussen het KBC-hoofdkantoor aan de Havenlaan en het Noordstation".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Willy Decourty, M. Pascal Smet, ministre, Mme Carla Dejonghe.</i>	18	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Willy Decourty, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Carla Dejonghe.</i>	18

- de M. Philippe Pivin	21	- van de heer Philippe Pivin	21
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la vitesse dans les tunnels".		betreffende "de snelheid in de tunnels".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Willy Decourty, M. Pascal Smet, ministre, M. Philippe Pivin.</i>	23	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Willy Decourty, de heer Pascal Smet, minister, de heer Philippe Pivin.</i>	23
QUESTIONS ORALES	26	MONDELINGE VRAGEN	26
- de Mme Isabelle Emmery	26	- van mevrouw Isabelle Emmery	26
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la vitesse des trams en zone urbaine".		betreffende "de snelheid van de trams in de stad".	
- de M. Ahmed El Ktibi	30	- van de heer Ahmed El Ktibi	30
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'abonnement scolaire pour les enfants handicapés de plus de 12 ans".		betreffende "het schoolabonnement voor gehandicapte kinderen ouder dan 12 jaar".	
- de M. Rachid Madrane	33	- van de heer Rachid Madrane	33
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le résultat de l'évaluation du service de transport à la demande pour personnes handicapées assuré par la STIB."		betreffende "het resultaat van de evaluatie van het vervoer op aanvraag voor gehandicapten door de MIVB".	

Question orale jointe de Mme Danielle Caron,	34	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Danielle Caron,	34
concernant "le réseau bruxellois de transports en commun et les services offerts et attendus par les PMR."		betreffende "het Brussels openbaarvervoernet en de diensten aangeboden aan en verwacht door de PBM".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	37	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	37
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le terminus de la place Marie-José ."		betreffende "het eindpunt aan het Marie-Joséplein".	
- de Mme Danielle Caron	40	- van mevrouw Danielle Caron	40
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'existence insuffisante de 'roller parks' en Région bruxelloise".		betreffende "het tekort aan rollerparks in het Brussels Gewest".	
- de Mme Nathalie Gilson	42	- van mevrouw Nathalie Gilson	42
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la lutte contre l'imperméabilisation de la ville".		betreffende "de strijd tegen de ondoorlaatbaarheid van de stad".	
- de Mme Nathalie Gilson	45	- van mevrouw Nathalie Gilson	45
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les promenades cyclistes en Région bruxelloise".		betreffende "de fietswandelroutes in het Brussels Gewest".	

- de Mme Anne Swaelens	49	- van mevrouw Anne Swaelens	49
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les trajets transversaux sur le réseau de la STIB".		betreffende "de transversale trajecten op het MIVB-net".	
- de Mme Nathalie Gilson	51	- van mevrouw Nathalie Gilson	51
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la présence et l'utilisation d'un écran multimédia sur la place Flagey".		betreffende "de aanwezigheid en het gebruik van een multimediascherm op het Flageyplein".	

*Présidence : M. Willem Draps, président.
Voorzitterschap: de heer Willem Draps, voorzitter.*

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "l'évaluation intermédiaire du réseau de nuit".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CARLA DEJONGHE,

concernant "l'avenir du réseau de nuit Noctis".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- En commission de l'Infrastructure du 24 octobre dernier, je vous avais interpellé avec d'autres collègues sur "l'éveil difficile du réseau Noctis". Vous aviez répondu qu'une évaluation intermédiaire était en cours. Le président avait proposé que cette évaluation intermédiaire ait lieu en commission durant la période des fêtes de fin d'année. Vous aviez approuvé cette idée.

Les membres de la commission avaient mis en évidence un certain nombre de points faibles, tels que le prix, la notoriété du réseau, la différenciation des lignes diurnes et nocturnes, ainsi que le public visé. Face à ces constats, la commission s'était interrogée sur la pertinence de certains de ces éléments et sur la nécessité d'une évaluation intermédiaire. En effet, s'il était acquis qu'une

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de tussentijdse evaluatie van het nachtnetwerk".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

betreffende "de toekomst van het nachtnetwerk Noctis".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Op 24 oktober 2007 interpelleerde ik u samen met andere collega's over de moeizame start van Noctis. Wij hebben toen een aantal zwakke punten aangestipt, zoals de prijs, de bekendheid, de doelgroepen en het verschil tussen de dag- en nachtrajecten. Wij hebben ook aangedrongen op een snelle evaluatie om het netwerk te kunnen bijsturen.*

U antwoordde dat het netwerk eind april 2008 zou worden geëvalueerd en dat u zo nodig in september het aanbod en de tarieven zou aanpassen.

Op 8 mei jongstleden konden wij in de pers kennis nemen van die evaluatie. De MIVB zal van het spinnenwebmodel naar een multipolair model overschakelen, omdat er heel wat vraag was aan de

évaluation définitive devait intervenir un an après le lancement du réseau Noctis, soit fin avril 2008, l'ensemble des parlementaires souhaitait avoir une évaluation rapide avant cette échéance. Celle-ci devait permettre un ajustement et un éventuel remodelage du réseau, le cas échéant.

Vous aviez acquiescé, en rappelant qu'une évaluation du réseau de nuit aurait lieu après un an et que vous procéderiez à une adaptation éventuelle de l'offre et des tarifs au mois de septembre. Vous aviez également envisagé toute une série de remises à jour.

Le 8 mai dernier, nous avons pu découvrir dans la presse que la STIB avait rapidement tiré le bilan de son réseau Noctis, sous le titre évocateur "Noctis, la STIB revoit sa copie". Nous avons pu lire dans ce bilan que, pour le mois de septembre, la STIB avait décidé d'abandonner son système en toile d'araignée pour une formule dite "multi-polaire". Cette refonte serait motivée par le fait que les données de fréquentation font apparaître un usage non négligeable à hauteur des pôles secondaires, notamment dans le haut de la ville, mais également dans le Pentagone.

Quel est le contenu de l'évaluation intermédiaire ? Quelles seront les modifications apportées au réseau à partir de septembre ? Quelles sont les motivations des décisions adoptées ? Quel est le bilan des différentes campagnes publicitaires réalisées entre septembre et décembre 2007 pour le réseau Noctis ?

Dispose-t-on de nouvelles statistiques concernant la fréquentation du réseau ? Lors de mon interpellation précédente, vous aviez évoqué successivement des objectifs de 6.000, puis de 2.000 passagers. Qu'en est-il ?

Enfin, le budget initial annoncé se chiffrait à 3,6 millions d'euros. La réalité correspond-elle à ce budget ou les ajustements entraîneront-ils des coûts supplémentaires ?

M. le président.- La parole est à Mme Dejonghe pour son interpellation jointe.

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Le réseau Noctis a déjà coûté 3,6 millions d'euros, auxquels il convient d'ajouter une somme de 150.000 euros*

secundaire polen, zowel in de Vijfhoek als in de bovenstad.

Wat zijn de conclusies van die evaluatie? Welke wijzigingen zullen er vanaf september aan het net worden aangebracht? Waarop zijn die beslissingen gebaseerd? Wat is de balans van de verschillende informatiecampagnes?

Beschikt u over nieuwe statistieken over het gebruik van de lijnen? Bij mijn vorige interpellatie streefde u naar 6.000 passagiers, daarna naar 2.000. Hoe zit het nu?

Het oorspronkelijk budget bedroeg 3,6 miljoen euro. Volstaat dit of hebben de aanpassingen tot bijkomende kosten geleid?

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Het Noctis-netwerk heeft al heel wat geld gekost, 3,6 miljoen euro plus daarbovenop 150.000 euro voor de promotie ervan.

pour sa promotion, vu son manque de succès.

Il avait été convenu avec la STIB qu'au cours de la première année, la recette sur la vente des billets devait couvrir 10% des coûts. A cette fin, il aurait fallu que le réseau Noctis totalise 2.350 usagers réguliers - ils seraient 2.000 actuellement - pour atteindre le nombre de 3.500 la deuxième année.

Combien de passagers le réseau de nuit a-t-il transporté au cours des 6 derniers mois ? Quelles sont les lignes les plus et les moins prisées ? Quelle est l'incidence d'événements nocturnes sur la fréquentation ?

Le fait que les abonnés de jour doivent payer un supplément pour utiliser le service de nuit n'est-il pas nuisible à la réussite du réseau ? A Paris, le billet acheté de jour est valable également sur le réseau de nuit.

Le peu de succès des billets à trajets multiples et des abonnements s'explique soit en raison de l'insatisfaction des usagers, soit en raison d'un usage ponctuel du réseau de nuit, ou éventuellement par la concurrence des taxis de nuit collectifs.

Pour atteindre le nombre escompté, il importe d'adapter le système de toute urgence. La moyenne du nombre de voyageurs est en outre gonflée par des événements culturels comme les Nuits blanches, Couleur café, ou sportifs tels que les matchs de foot.

Il serait peut-être plus intéressant d'utiliser pour ces événements des bus spéciaux ou le réseau Noctis et de ne compter, les autres jours, que sur les taxis collectifs. Cela vaudrait aussi la peine d'examiner si une extension du réseau normal, avec des véhicules supplémentaires le soir, ne répondrait pas mieux aux attentes des usagers et ne reviendrait pas moins cher. Le prix que paie la Région pour un trajet doit être le critère.

Quelle est l'évaluation du réseau Noctis après un an ? Quel pourcentage de son coût total est-il couvert par la vente des tickets ? Quelles corrections seront-elles apportées ?

Die promotie bleek nodig omdat het verhoopte succes uitbleef.

Tijdens de commissievergadering van 24 oktober, zei u dat u voor het eerste jaar met de MIVB overeengekomen was dat 10% van de kosten betaald moesten worden met de opbrengst van de ticketverkoop. Volgens de media zouden maar ongeveer 2.000 mensen regelmatig gebruik maken van het netwerk. Dat is minder dan de 2.350 passagiers die met de huidige prijzen nodig zijn om die dekking van 10% te bereiken. Tijdens het tweede jaar, dat een maand geleden begon, moet het aantal regelmatige gebruikers stijgen naar 3.500.

Hoeveel passagiers maakten de voorbije zes maanden gebruik van het nachtnetwerk? Zit daar een evolutie in? Welke lijnen hebben het meeste en het minste succes? Wat is het aandeel hierin van evenementen zoals Nuits Blanches en dergelijke?

Is het gebrek aan succes niet gedeeltelijk te danken aan het feit dat de houders van een dagabonnement moeten bijbetalen voor de nachtdienst? Tijdens ons bezoek aan Parijs, heb ik vastgesteld dat je daar het nachtnet kunt nemen met hetzelfde ticket als overdag.

Het is ook vreemd dat er heel weinig meerbeurtenkaarten of abonnementen verkocht worden. Daar kunnen twee redenen voor zijn: ofwel zijn de klanten ontevreden, ofwel maken de mensen slechts heel uitzonderlijk gebruik van de Noctis-bussen. Het systeem van collectieve nachttaxi's zou nog een verdere afroming van het aantal potentiële passagiers kunnen veroorzaken.

Het zal dan ook niet evident zijn om aan 3.500 regelmatige passagiers te geraken. Een verdere bijsturing is dringend nodig. We moeten ook bedenken dat de gemiddelden van het aantal reizigers aanzienlijk opgeblazen worden door evenementen als Nuits Blanches, Couleur Café, de Jazzmarathon, voetbalmatchen en optredens allerhande.

Misschien zou het interessanter zijn om voor die evenementen speciale bussen in te zetten of Noctis te laten rijden en op de overige dagen enkel te rekenen op de collectieve taxi's, die niet alleen goedkoper zijn voor het gewest, maar ook flexibeler, comfortabeler en niet zo veel duurder

Discussion

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

Mme Anne Swaelens.- Quelles sont les conclusions de l'étude relative au réseau Noctis ? Quel sera le coût de l'abaissement des tarifs de Noctis ? Comment la STIB compte-t-elle faire face à cette dépense, alors qu'elle est actuellement confrontée à des difficultés financières ? Une nouvelle dotation est-elle prévue à cet effet ?

Si tel est le cas, celle-ci ne risque-t-elle pas d'aller à l'encontre des prescrits du plan SEC 95 ?

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

Mme Céline Delforge.- Bien que mon groupe ait toujours soutenu un réseau de transports publics nocturne, il importe de prendre en considération l'évolution actuelle du réseau Noctis. La STIB n'a jamais été réellement favorable à ce réseau, qui comporte par ailleurs certaines faiblesses. Les usagers du réseau Noctis déplorent notamment le coût élevé du trajet - 3 euros -, qui est presque équivalent au tarif payé par un groupe de trois ou quatre personnes prenant le taxi.

L'enquête prend-elle en compte les besoins en termes de transports en commun durant les nuits de la semaine, en dehors des week-ends ? Le fonctionnement du réseau limité aux nuits du week-end ne suffit en effet pas pour sensibiliser le public à l'existence de ce réseau. Quelles sont les

dan de Noctis-bussen voor de reizigers. Het loont ook de moeite om te onderzoeken of een uitbreiding van het gewone net, met 's avonds extra voertuigen op de lijnen, niet beter bij de behoeften van de gebruikers zou aansluiten, meer succes zou hebben en goedkoper zou zijn. De prijs die het gewest voor een traject betaalt, zou het criterium moeten zijn.

Hoe wordt het nachtnetwerk Noctis na één jaar geëvalueerd? Hoeveel percent van de totale netwerkcosten van Noctis wordt momenteel door de verkoop van tickets gedekt? Welke bijstellingen van het nachtnetwerk zullen worden doorgevoerd?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Swaelens heeft het woord.

Mevrouw Anne Swaelens (in het Frans).- *Wat zijn de conclusies van de evaluatie van het Noctisnet? Hoeveel zal de verlaging van de tarieven kosten? Hoe zal de MIVB, die nu al financiële problemen heeft, die uitgave opvangen? Zal zij hiervoor een nieuwe dotatie krijgen? Is dat niet in strijd met de de ESR 95?*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Mijn fractie is altijd voorstander van een nachtnet geweest, maar het huidige net vertoont een aantal zwakke punten. Zo vinden de gebruikers de prijs van 3 euro te hoog. Die is immers bijna dezelfde als wanneer men met drie of vier personen de taxi neemt.*

Het huidige nachtnet is voorts beperkt tot het weekend. Is er ook gepeild naar de behoeften inzake nachtvervoer tijdens de week, bijvoorbeeld voor mensen die 's nachts werken? Welke enquêtemethode is er gevolgd? Hebben de enquêteurs ook de reizigers in de bussen ondervraagd?

méthodes d'enquête utilisées ? Les enquêteurs ont-ils mené leur étude sur le terrain, en interrogeant notamment les usagers dans les bus ? Les travailleurs de nuit ou exerçant leur profession à horaire décalé ont-ils également été pris en compte, notamment en ce qui concerne leurs besoins en matière de transports en commun ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Entre avril 2007 et avril 2008, Noctis a transporté 110.000 voyageurs. Les six premiers mois de 2008 suivent la même tendance.*

L'utilisation de Noctis varie fortement selon les lignes desservies. Les lignes vers l'est, le sud-est et le sud de la ville sont manifestement plus utilisées.

Le taux de couverture des dépenses par la vente des tickets et abonnements est légèrement inférieur aux 10% prévus par le contrat de gestion pour la première année. La STIB constate actuellement une stabilisation de l'utilisation de Noctis.

A la demande du gouvernement, deux évaluations ont été réalisées, la première après six mois d'exploitation et la seconde, plus complète, après un an.

(poursuivant en français)

L'évaluation intermédiaire a permis de dégager les principales tendances de l'utilisation du réseau, concernant la demande en fonction des lignes, les jours d'exploitation et les périodes de la nuit. A l'issue de cette évaluation, il est clairement apparu que la ligne 30 entre Rogier et la gare du Midi était sous-utilisée. C'est pourquoi, l'exploitation de cette ligne a été suspendue dès l'entrée en vigueur du nouvel horaire de février 2008.

A l'issue d'une année d'exploitation, la STIB a été en mesure de tirer une évaluation plus circonstanciée, laquelle a été validée par le gouvernement le 29 mai de cette année. Cette évaluation a confirmé les observations précédentes. C'est sur base de celle-ci que le gouvernement a décidé, à ma demande, de restructurer le réseau de nuit pour mieux le faire correspondre à la demande des clients.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Noctis heeft tussen april 2007 en april 2008 110.000 reizigers vervoerd. De eerste 6 maanden van 2008 volgen dezelfde tendens, met in totaal 34.000 klanten tussen januari en april 2008.

Het gebruik van Noctis hangt sterk af van de bediende lijnen. De lijnen richting oosten, zuidoosten en zuiden van de stad, worden duidelijk meer gebruikt. Op 1 jaar tijd vervoerde lijn N01, tussen de Brouckere en het Peter Benoëplein, 2.000 reizigers, tegenover 12.000 reizigers op lijn N09, tussen de Brouckere en het station van Boondael, waar er per nacht meer dan 120 personen opstappen.

De dekkingsgraad van de uitgaven via de verkoop van tickets en abonnements ligt iets lager dan de 10 % waarin het beheerscontract voorziet voor het eerste jaar. De MIVB stelt vast dat het gebruik van Noctis op dit moment gestabiliseerd is.

Op vraag van de regering werden er twee evaluaties gevoerd. Dat was van bij de aanvang de afspraak met de MIVB. De eerste evaluatie gebeurde na zes maanden exploitatie, de tweede en meer complete evaluatie na één jaar.

(verder in het Frans)

De tussentijdse evaluatie heeft ons een eerste zicht op het gebruik van de lijnen gegeven (vraag per lijn, exploitatiedagen, nachtperioden). Dat leidde in februari 2008 tot de afschaffing van lijn 30 tussen Rogier en het Zuidstation, omdat ze onvoldoende werd gebruikt.

Na een jaar exploitatie heeft de MIVB een meer uitvoerige evaluatie gemaakt, die de vaststellingen van de tussentijdse evaluatie heeft bevestigd. Het is op basis van die evaluatie dat de regering heeft beslist om het netwerk te herstructureren en meer

L'enquête qui a été réalisée a permis de constater que la majorité des déplacements s'effectue en direction de la périphérie, que 75% des clients ont entre 18 et 34 ans, que 75% se déclarent satisfaits du service, que 43% déclarent que le prix est trop élevé, que 16,5% estiment que les fréquences sont basses et que seulement 13,9% estiment que le réseau s'arrête trop tôt.

Le gouvernement a donc décidé, sur proposition de la STIB, de réaliser une nouvelle structure, qui sera mise en place fin août et qui a l'avantage de mieux équilibrer les différents pôles, moyennant un coût d'exploitation moins élevé. La desserte du haut de la ville est renforcée et les fréquences dans les quartiers de la première couronne augmentent, via une organisation des lignes avec des troncs communs près du centre. La STIB s'est par ailleurs attachée à corriger localement certains itinéraires, notamment dans le nord et le nord-est de la Région, où certaines lignes avaient des tracés très similaires, tout en ne transportant que peu de voyageurs. Toutefois, les principes de base ayant servi à concevoir le réseau de nuit sont maintenus, à savoir que les lignes continueront à irriguer de manière aussi équilibrée que possible les différents quartiers de la Région.

Au cours de la première année d'exploitation, trois campagnes de promotion du réseau Noctis ont été réalisées. Des opérations de promotion ponctuelles ont également eu lieu :

- en avril 2007, campagne de lancement ;
- le 29 septembre 2007, distribution de dix mille tickets Noctis à l'occasion de la Nuit blanche ;
- en octobre 2007, relance ciblée sur les 15-30 ans et création d'une nouvelle thématique boîte de nuit ;
- en novembre 2007, promotion de la carte Noctis 10 voyages.

Deux études auprès des consommateurs ont suivi ces campagnes, en juillet 2007 et en mars 2008. Il en ressort que la notoriété du réseau Noctis est élevée. Elle atteint 86% en 2007 et 89% en 2008. C'est principalement via l'affichage dans les stations de métro que les personnes interrogées ont été informées de l'existence d'un réseau de nuit à Bruxelles (65%), suivi par le bouche à oreille (24% des répondants en 2008 et 12% en 2007) et, dans

op de behoeften van de reizigers af te stemmen.

Uit de enquête is gebleken dat de meeste passagiers zich verplaatsen naar de rand, dat 75% van de reizigers tussen 18 en 34 jaar is, dat 75% van de reizigers tevreden is over de dienst, dat 43% de prijs te hoog vindt, dat 16,5% de frequentie te laag vindt en dat slechts 13,9% vindt dat het nachtnet te vroeg stopt.

De MIVB heeft een nieuwe structuur uitgewerkt die een beter evenwicht tussen de verschillende polen waarborgt en een lagere exploitatiekost heeft. De bediening van de bovenstad wordt versterkt en de frequentie in de eerste kroon wordt opgevoerd door een gemeenschappelijk traject in het centrum. De MIVB heeft ook lokale wijzigingen aan bepaalde trajecten aangebracht, met name in het noorden en in het noordoosten van Brussel, waar bepaalde lijnen nagenoeg hetzelfde traject volgden, maar slechts weinig reizigers vervoerden.

Er is echter niet aan het basisprincipe geraakt dat de verschillende wijken van het gewest op een zo evenwichtig mogelijk manier moeten worden bediend.

Tijdens het eerste exploitatiejaar zijn er drie promotiecampagnes gevoerd. Daarnaast waren er acties in april 2007 (opening van het net), in september 2007 (uitdeling van 1.000 Noctisvervoerbewijzen naar aanleiding van de Nuit Blanche), in oktober 2007 (rond het thema discotheek) en in november 2007 (promotie van de tienrittenkaart).

Uit de enquêtes die in juli 2007 en in maart 2008 zijn gehouden, is gebleken dat het Noctisnet goed gekend is. De ondervraagde personen kennen het nachtnet door de affiches in de metrostations (65%), mond-aan-mondreclame (24%) en reclame in de media.

Ruim 70% van de gebruikers kent het einduur van de dienstregeling en de prijs van een ticket (3 euro). De Noctis-tienrittenkaart en -abonnementen zijn echter slechts bij 25% bekend. De bekendheid van de tienrittenkaart steeg tot 58,3% in 2008, dankzij reclame aan haltes en in de voertuigen.

De nachtbussen hebben het gedrag van de ondervraagden beïnvloed. Van de ondervraagden

une moindre mesure, par la publicité dans les journaux et à la télévision.

L'heure de fin de service est connue par plus de 70% des usagers, tout comme le prix du ticket (3 euros). Par contre, la notoriété de la carte Noctis dix voyages et des formules d'abonnement Noctis était faible en 2007 ; elle atteignait environ 25%. La promotion en station et sur véhicules de la carte de dix voyages a permis de faire passer ce pourcentage à 58,3% en 2008.

L'apparition de ce service de bus de nuit a exercé une influence sur le comportement nocturne des personnes interrogées. Depuis la mise en service du réseau, 44% d'entre elles déclarent être davantage disposées à rentrer plus tard chez elles ou à fréquenter les lieux de sortie. Ce chiffre atteint 53,1% dans la catégorie des 18-24 ans.

Enfin, la non-utilisation du réseau de nuit résulte le plus souvent d'une absence de besoins en déplacements nocturnes (peu de sorties ou retours avant minuit), ainsi que de la concurrence de la voiture et de ses avantages, tels que la flexibilité, la sécurité et la rapidité. Nous avons demandé aux usagers occasionnels de Noctis ce qui les motiverait à utiliser davantage les bus de nuit.

(poursuivant en néerlandais)

Ils mentionnent le prix (20,6%), la fréquence (10,8%) et le prolongement du service (10,3%). Sur base de cette évaluation, le gouvernement a pris en date du 29 mai 2008 une série de décisions relatives à la réorganisation du réseau. Désormais, il n'y aura plus un, mais quatre pôles de départ (de Brouckère, Midi, Bourse et porte de Namur). Les tronçons communs permettront d'assurer un passage toutes les quinze minutes en première couronne, au lieu de trente minutes.

(poursuivant en français)

Un bus entamera son parcours toutes les demi-heures. Etant donné que les bus parcourront des tronçons communs, la fréquence de passage des bus Noctis sera de quinze minutes en première couronne. Le premier départ du centre-ville sera programmé à 0h15 et le dernier entre 2h30 et 2h45. La ligne Nord-Sud avait déjà été supprimée. Les lignes de rocade 66 et 69, ainsi que la ligne 71 du jeudi soir, disparaîtront également, en raison d'une

is 44% nu meer geneigd om uit te gaan of om langer weg te blijven. In de categorie 18-24 jaar is dat 53,1%.

Wie het nachtnet niet gebruikt, heeft geen behoefte aan nachtelijke verplaatsingen of vindt de wagen flexibeler, veiliger en sneller.

We hebben de gelegheidsgebruikers gevraagd waarom ze de nachtbus nemen.

(verder in het Nederlands)

Zij vermeldden hierbij de prijs (20,6%), de frequentie (10,8%) en de verlenging van de dienst (10,3%). Op basis van deze evaluatie heeft de regering op 29 mei 2008 een aantal beslissingen genomen over de reorganisatie van het netwerk. Zo zal er voortaan niet langer één vertrekpool zijn, maar vier vertrekpolen (de Brouckère, Zuid, Beurs en Naamse Poort). Dankzij de gemeenschappelijke stukken zal er voortaan in de eerste kroon om de 15 minuten een bus rijden, in plaats van om de 30 minuten.

(verder in het Frans)

Elk half uur zal er een bus vertrekken. Doordat de trajecten elkaar gedeeltelijk overlappen, zal er in de eerste kroon om de vijftien minuten een Noctis-bus rijden. De eerste bus naar het stadscentrum vertrekt om 0.15 uur, de laatste tussen 2.30 uur en 2.45 uur. De Noord-Zuidlijn is reeds afgeschaft. Ook de parallellijnen 66 en 69 en de lijn 71 van de donderdagavond verdwijnen, omdat ze te weinig gebruikt worden. Het nieuwe netwerk zal een ster vormen met 17 lijnen.

De inkomsten van de vervoersbewijzen bedragen 350.000 euro, de kostprijs 2.100.000 euro per jaar. Door de reorganisatie kunnen we 1 miljoen euro uitsparen. Vanaf 1 februari 2009 worden de Noctis-tarieven afgeschaft. Een Noctis-ticket kost dan evenveel als een dagticket en ook de abonnementen zijn dan geldig op het nachtnet.

Ik zal de MIVB ook verzoeken om nieuwe promotiecampagnes te voeren. Bovendien zou ik ook willen dat het Noctis-logo op alle affiches voor nachtelijke activiteiten prijkt. De MIVB zal binnenkort een vergadering organiseren met alle uitbaters van discotheken en andere nachtelijke activiteiten om ervoor te zorgen dat het logo

sous-utilisation. Le nouveau réseau comprendra dix-sept lignes en étoile.

En ce qui concerne les prix, les revenus actuels sont de 350.000 euros et les dépenses initialement prévues sont de 3.100.000 euros par an. Le coût actuel est de 2.100.000 euros. L'augmentation de la fréquence et la réorganisation permettront d'économiser un million d'euros. Le prix étant un facteur important, le gouvernement a décidé la suppression des tarifs Noctis spécifiques à la date du 1^{er} février 2009, c'est-à-dire à partir de la future adaptation annuelle des tarifs. Les détenteurs d'un abonnement mensuel ou annuel auront d'office accès aux bus Noctis. Le prix d'un billet Noctis sera le même que celui d'un billet en journée.

Nous demanderons aussi à la STIB de mener de nouvelles campagnes de promotion. Par ailleurs, je souhaite que le symbole de Noctis apparaisse sur toutes les affiches présentant des activités nocturnes dans la ville. Une célèbre boîte de nuit bruxelloise accompagne désormais ses publicités du sigle Noctis. La STIB doit par ailleurs organiser prochainement une réunion avec tous les exploitants de boîtes de nuit et autres événements nocturnes, afin que le sigle de Noctis et d'autres informations sur son accessibilité apparaissent systématiquement sur leurs affiches.

Les nouveaux produits exigent toujours une période de lancement. Je souhaite toutefois rappeler que de nombreux jeunes sont très heureux de cette initiative. Il en va de même des milieux internationaux de cette ville, qui se montrent très enthousiastes par rapport à l'existence des lignes de nuit. Noctis était également un souhait de ce parlement. Une évaluation plus approfondie de la nouvelle offre devra être réalisée en septembre 2009 ou en février 2010.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Ces réponses démontrent l'importance des évaluations intermédiaires. Je regrette que nous ayons dû attendre si longtemps pour les obtenir. Toutes les formations politiques avaient souligné l'importance du réseau de nuit, en indiquant qu'il répond à des besoins et à des attentes, et qu'il permet aux jeunes de circuler autrement.

systematisch op hun affiches komt.

Het vraagt altijd wat tijd eer nieuwe initiatieven succes kennen. Overigens zijn veel jongeren erg blij met Noctis. Ook de internationale gemeenschap is enthousiast. In september 2009 of februari 2010 komt er een evaluatie.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Ik betreur dat wij zo lang op die tussentijdse evaluaties hebben moeten wachten. Iedereen is het erover eens dat het nachtnet aan een reële behoefte beantwoordt, vooral voor de jongeren. De ticketprijs mag geen obstakel zijn voor het gebruik van het nachtnet. Waarom tot februari wachten om de tarieven aan te passen, terwijl er in september al maatregelen worden genomen?*

Je crois qu'il est important que le tarif ne soit plus un obstacle à l'utilisation du réseau nocturne. Pourquoi attendre février, puisque des mesures seront prises en septembre ?

M. Pascal Smet, ministre.- En septembre, il y aura encore une adaptation du réseau. Vous lirez les informations à ce propos dans la presse de demain. Nous avons tenu ce midi une conférence de presse avec la STIB pour expliquer les changements qui interviendront dans le réseau des trams. Comme vous le savez, l'avant-dernière phase des changements dans le réseau est prévue pour le 30 juin. J'ai ici la nouvelle carte du réseau.

M. le président.- Si vous avez la nouvelle carte, c'est qu'il n'y a aucun changement par rapport à ce qui était prévu !

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a peu de changements. Il y aura encore quelques changements en septembre.

Quant aux tarifications, elles changent chaque année en février. C'est donc en février 2009 que les tarifs changeront. Nous voulons garder cette date, sinon cela devient trop compliqué. Habituellement, le gouvernement décide en octobre ou en novembre des nouvelles tarifications qui entrent en vigueur en février.

Mme Viviane Teitelbaum.- Pourrions-nous avoir une copie de l'évaluation ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais voir si c'est possible, parce qu'il s'agit d'un document interne à la STIB.

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *C'est une bonne chose que le prix soit abaissé au niveau de celui des abonnements et tickets ordinaires.*

Vous annoncez une augmentation de la fréquence surtout dans la petite ceinture, alors que vous dites que les passagers vont le plus souvent au-delà. A quoi cela rime-t-il ? De plus, vous parlez de 120 usagers par nuit pour une certaine ligne. Avec un bus toutes les quinze minutes, cela signifie une dizaine de voyageurs par bus.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In september zal het netwerk nogmaals worden bijgestuurd. De voorlaatste fase van de herstructurering was gepland voor 30 juni. Ik heb hier de nieuwe kaart van het netwerk.*

De voorzitter (in het Frans).- *Dan zijn er geen wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke plannen!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het gaat maar om een paar kleine wijzigingen. De overige wijzigingen zullen in september worden doorgevoerd.*

De tarieven veranderen elk jaar in februari. Daarom zullen wij de tarieven pas in februari 2009 aanpassen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Kunt u ons een kopie van de evaluatie bezorgen?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zal nagaan of dat mogelijk is, aangezien het om een intern document van de MIVB gaat.*

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Het is interessant om eens een aantal cijfers te horen over de gebruikers en de redenen waarom ze al dan niet Noctis gebruiken. Het is een goede zaak dat de prijs zal worden gelijkgesteld aan de gewone abonnements en de gewone tickets, aangezien de prijs een grote drempel blijkt te zijn.

U zei dat u vooral de frequentie in de binnenste kroon zult verhogen, maar eerder zei u dat de reizigers vooral reizen naar de buitenste kroon. Hoe

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je ne connais pas les chiffres par coeur.*

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Par bus, combien représentent 120 voyageurs par nuit ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je ne sais pas.*

Nous allons organiser des boucles. Dans la petite ceinture, il y aura des doubles boucles, dont une partie sera commune. Ainsi, nous pourrons garantir une fréquence d'un bus toutes les quinze minutes.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "le contrat passé entre la KBC et la STIB pour le transport du personnel entre le siège de la KBC avenue du Port et la gare du Nord".

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Dans le cadre de sa politique de mobilité durable, la KBC a conclu en février 2000 un contrat avec la STIB pour le transport de son personnel entre son siège central à l'avenue du Port et la gare du Nord. Cette formule est une réussite, puisque 1.400 membres du personnel de la KBC y recourent, pour un tarif*

valt dat te rijmen? verder had u het over een bepaalde lijn met 120 opstappers per nacht waren. Met een bus per vijftien minuten, dus een twaalftal bussen, betekent dat dat er maar een tiental reizigers per bus zijn. Of vergis ik mij daarin?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ken die cijfers niet van buiten.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Die cijfers zeggen dus niet zo veel. 120 reizigers per nacht, hoeveel is dat per bus?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik weet het niet.

Wat de organisatie betreft, op dit ogenblik rijden de lijnen recht naar beneden. In plaats daarvan zullen we lussen organiseren. In de eerste kroon komen er dubbele lussen, waarbij een stuk van de lus gemeenschappelijk is. Daardoor kunnen we een frequentie van een bus om de vijftien minuten garanderen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "het contract dat de KBC afsloot met de MIVB voor vervoer van personeel tussen het KBC-hoofdkantoor aan de Havenlaan en het Noordstation".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- In het kader van haar duurzaam mobiliteitsbeleid sloot de KBC in februari 2000 een contract met de MIVB voor het vervoer van haar personeel van haar hoofdzetel aan de Havenlaan naar het Noordstation. In tegenstelling tot in Leuven, waar de KBC eenzelfde regeling trof met De Lijn, blijkt deze formule in

très intéressant.

Ce contrat porte sur 42 trajets par jour, concentrés autour des heures de pointe.

Forte du succès de son système de navettes, la KBC envisage d'en augmenter la fréquence ou d'élargir le système aux déplacements de service vers l'autre siège social, à Louvain.

L'initiative de la KBC d'investir dans la mobilité durable est certes louable, mais des questions fondamentales se posent néanmoins quant au rôle de la STIB dans cette affaire. Appartient-il aux tâches d'une société de transport public, travaillant avec des moyens publics, de prévoir un tel service ? La STIB ne pratique-t-elle pas ainsi une forme de concurrence déloyale vis-à-vis des sociétés de transport privées ?

Ne néglige-t-elle pas ainsi son activité essentielle, à savoir l'offre de transport public ? La STIB se contredit lorsqu'elle affirme qu'il n'y pas de demande de transport public dans le quartier Saintelette alors qu'elle y organise du transport privé pour la KBC.

Le principe d'un transport sur mesure entre les grandes entreprises et des gares ou des stations de métro importantes n'est pas en soi contestable, à condition que ce transport soit conforme aux règles de la libre concurrence et qu'il ne se substitue pas aux lignes de transport public existantes.

Quel bénéfice annuel la STIB retire-t-elle de ce contrat avec la KBC ? De quelle manière concilie-t-elle cette mission avec sa mission de base ? A-t-elle conclu d'autres contrats semblables avec d'autres entreprises ?

Pourquoi ne développe-t-elle pas une liaison en transport en commun avec le quartier Saintelette, puisqu'il y a un potentiel journalier minimal de 1.400 employés de la KBC ? D'autres entreprises de la Région ont-elles développé un système de navette semblable, entres autres dans le cadre de leur plan de déplacement d'entreprise ?

Brussel een echt succes. Maar liefst 1.400 personeelsleden van de KBC maken er gebruik van.

De overeenkomst betreft 42 ritten per dag, geconcentreerd rond de ochtend- en avondspits (van 7u tot 9u en van 16u tot 19u). Om de vijf minuten brengt een pendelbus de KBC-personeelsleden 's ochtends naar de Havenlaan en 's avonds naar het Noordstation. Het personeel betaalt hiervoor een bijzonder schappelijke vergoeding van ongeveer vijf euro per maand.

Een aantal factoren spelen een rol in het succes van deze pendeldienst, zoals de tijdsfactor en het veiligheidsaspect. Door dit succes overweegt de KBC nu een uitbreiding van het systeem. Het zou niet alleen gaan om een verhoging van het aantal pendelritten. Ook op het vlak van dienstverplaatsingen naar het andere hoofdkantoor in Leuven, zou de KBC denken aan een uitbreiding en diversificatie van de diensten.

Hoewel het initiatief van de KBC om te investeren in duurzame mobiliteit een zeer goede zaak is, stellen we ons toch enkele fundamentele vragen bij de rol van de MIVB in dit verhaal. Is het wel de taak van een openbare vervoersmaatschappij, die met openbare middelen werkt, om in een dergelijke dienst te voorzien? Doet de MIVB hiermee niet aan concurrentievervalsing ten opzichte van privévervoersmaatschappijen?

Wat nog belangrijker is: verwaarloost de MIVB haar core-business niet, namelijk het aanbieden van openbaar vervoer? Volgens de MIVB zou er geen vraag zijn naar openbaar vervoer in de Saintelettewijk, maar ze spreekt zichzelf tegen door privévervoer te organiseren voor de KBC. De MIVB verdient aan dit contract. Dit mag de uitbouw van een vaste verbinding met die zone echter niet belemmeren.

Deze discussie moet worden opengetrokken. Wij kunnen ons vinden in het principe van vervoer op maat tussen grote bedrijven en belangrijke trein- of metrostations zonder tussenstops, maar enkel als dat vervoer conform is met de vrije concurrentieregels en een extra aanvullende dienst is die niet in de plaats van de bestaande openbaar vervoerslijnen treedt.

Ik ben ervan overtuigd dat een dergelijk systeem

Discussion

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

M. Willy Decourty.- Mon groupe et moi-même ignorions l'existence de ce contrat à caractère privé établi entre la STIB et la KBC. Il convient de s'interroger sur sa pertinence. En tant qu'organisme d'intérêt public, il importe en effet que la STIB réponde à des exigences d'intérêt général. Or, cette initiative répond à des intérêts particuliers. La STIB exerce-t-elle des pratiques semblables avec d'autres sociétés de ce type, soucieuses de bénéficier de services particuliers ?

Les arguments présentés pour justifier ces pratiques seraient le gain de temps - alors que les membres du personnel de la KBC doivent marcher cinq minutes entre la gare et leur lieu de travail - et la sécurité. L'image de Bruxelles serait-elle à ce point hostile pour justifier un transport sécurisé des employés d'une banque vers leur lieu de travail sur une distance aussi restreinte ? Ceci ne nuit-il pas à la bonne image de Bruxelles à l'égard des navetteurs ? Dans cette logique, il serait souhaitable de réorganiser les arrêts de l'ensemble du réseau en fonction des entreprises et de leur personnel navetteur.

Je m'interroge donc sur la pertinence de ce contrat. Il me paraît plus logique et pragmatique de

met pendelbussen een zeer positieve impact op de algemene verkeersdruk in het gewest kan heeft.

Hoeveel verdient de MIVB jaarlijks aan dit contract met de KBC? Op welke manier valt deze opdracht te verzoenen met haar basisopdracht?

Heeft de MIVB nog soortgelijke contracten gesloten met andere bedrijven lopende? Welke bedrijven zouden hiervoor in aanmerking komen?

Waarom ontwikkelt de MIVB geen vaste openbaar vervoersverbinding met de Saincteletwijk, aangezien er al minstens een dagelijks potentieel is van 1.400 KBC-werknemers?

Hebben nog andere bedrijven in het gewest een soortgelijk pendelsysteem uitgewerkt, onder meer in het kader van hun bedrijfsvervoersplannen?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Decourty heeft het woord.

De heer Willy Decourty (in het Frans).- *Mijn fractie wist niet dat de MIVB een contract heeft met de KBC. Wij hebben daar vragen bij. De MIVB moet het algemeen belang dienen. Werkt de vervoersmaatschappij voor nog andere bedrijven?*

Tijdwinst en de veiligheid van het KBC-personeel zijn de argumenten die gegeven worden voor die busverbinding. Het station is nochtans helemaal niet zo ver. Ik vraag me ook af of Brussel werkelijk zo onveilig is dat bedienden niet te voet naar hun werk kunnen gaan. Dergelijke maatregelen zorgen ervoor dat Brussel een slecht imago krijgt bij de pendelaars. Vanuit dat standpunt zou u bij de reorganisatie van de haltes rekening moeten houden met alle ondernemingen en hun pendelaars.

Overeenkomsten tussen Noctis en discotheken, waardoor jongeren 's nachts thuis geraken, zijn wel een goede zaak.

privilégier des contrats entre le réseau Noctis et les boîtes de nuit, pour permettre aux jeunes de rentrer chez eux, plutôt que de conclure des contrats à caractère plus particulier.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Votre étonnement n'est pas justifié. La STIB établit ce genre de contrats depuis 1946.

(poursuivant en néerlandais)

L'arrêté-loi du 20 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par autobus et autocars en est la base.

(poursuivant en français)

Cela concernait déjà les sociétés de transports en commun, avant que la STIB n'existe sous sa forme juridique actuelle. Les prédécesseurs de la STIB étaient déjà autorisés à conclure de tels contrats, en vertu de la loi de 1946. Cela se passe donc ainsi depuis 50 ans à Bruxelles !

(poursuivant en néerlandais)

L'arrêté-loi accorde en outre à la STIB un droit de préemption lorsque l'organisation de transport particulier est accordée pour les entreprises privées qui en ont fait la demande auprès de l'autorité régionale.

Toutefois, la STIB n'exige plus ce droit à la priorité. Elle est néanmoins encore active sur le marché des transports réguliers spécialisés, au même titre que d'autres entreprises privées. Son département transport particulier, dédié à ce type de transport, travaille en complémentarité au transport public régulier. Les systèmes sont effectivement complémentaires vu que le transport particulier concerne les entreprises et les écoles. Le transport scolaire relève par conséquent de la même catégorie.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Mijnheer Decourty, de MIVB sluit al sinds 1946 dergelijke contracten af.*

(verder in het Nederlands)

De besluitwet van 20 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars is de basis.

(verder in het Frans)

Reeds voor de MIVB bestond, sloten de openbaarvervoersmaatschappijen al dergelijke contracten. Ze zijn daartoe gemachtigd krachtens de wet van 1946.

(verder in het Nederlands)

De besluitwet verleent de MIVB bovendien een voorkooprecht bij de toekenning van toelatingen aan privébedrijven die een aanvraag voor bijzonder vervoer hebben ingediend bij de gewestelijke overheid. Met andere woorden, wanneer een bedrijf vraagt om bijzonder gespecialiseerd geregeld vervoer te organiseren, kan de MIVB het recht om dit te organiseren opeisen. Dat is de wettelijke regel op dit moment.

Uiteraard oefent de MIVB dit voorrangrecht niet meer uit. Zij is echter nog wel actief op de open en concurrentiële markt van gespecialiseerd geregeld vervoer, net als talrijke privébedrijven. Deze activiteit vormt de bestaansreden van het departement Bijzonder Vervoer binnen de directie Vervoersboeket van de MIVB. De MIVB wil er namelijk voor zorgen dat het bijzonder vervoer complementair is met het geregeld openbaar vervoer, net zoals ze doet met het fietsverkeer of met het autodeelsysteem Cambio, waarvan de MIVB ook hoofdaandeelhouder is.

De systemen zijn inderdaad complementair aangezien het bijzonder vervoer betrekking heeft op bedrijven, scholen, enzovoort. Het

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Le service STIB en matière de transport scolaire n'existe plus.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Cela n'a rien à voir.*

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Les écoles ne peuvent plus faire appel aux bus de la STIB.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Certaines écoles le font encore.*

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Pourquoi certaines et pas d'autres ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Elle doivent simplement introduire une demande. Tout groupe ou organisme qui souhaite un service exclusif, personnalisé et régulier, peut faire appel à ce service de la STIB.*

Par ailleurs, il est exact que la STIB organise un tel service pour la KBC. Je ne rendrai toutefois pas public le montant de cette transaction commerciale établie avec le secteur privé. La structure tarifaire du transport particulier est organisée de telle sorte que les revenus engendrés par cette activité couvrent les charges.

Dans le cadre du contrat de gestion, nous avons demandé à la STIB de procéder à une évaluation, afin de vérifier qu'aucune subvention régionale qui serait incluse dans la dotation ne couvre cette activité. Ce serait contraire à la réglementation européenne. Nous devrions disposer de cette évaluation d'ici la fin de l'année.

(poursuivant en français)

Il est clair que la STIB doit être payée lorsqu'elle organise ce type d'activité. En vertu des principes européens, il n'appartient pas au secteur public de subventionner cette forme de transports.

(poursuivant en néerlandais)

La STIB a conclu de nombreux contrats de transport régulier spécialisé, tant avec des

schoolvervoer valt immers in dezelfde categorie, mevrouw Dejonghe.

Mevrouw Carla Dejonghe.- *Het schoolvervoer is afgebouwd.*

De heer Pascal Smet, minister.- *Dat heeft er niks mee te maken.*

Mevrouw Carla Dejonghe.- *De scholen kunnen geen bus van de MIVB meer aanvragen.*

De heer Pascal Smet, minister.- *Er zijn scholen die dat doen.*

Mevrouw Carla Dejonghe.- *Waarom sommige dan wel en andere niet?*

De heer Pascal Smet, minister.- *Ze moeten dat gewoon vragen. Elke groep of organisatie die een exclusieve, gepersonaliseerde, geregelde dienst wil, kan daarom vragen. Ze moeten natuurlijk bereid zijn om daarvoor te betalen.*

De informatie over de dienst die de MIVB aan de KBC biedt, is inderdaad correct. Ik zal het bedrag van een commerciële transactie met een klant uit de privésector niet openbaar maken. De tariefstructuur van het bijzonder vervoer is echter zo georganiseerd dat de inkomsten uit deze activiteit de lasten dekken.

We hebben in het kader van het beheerscontract aan de MIVB een evaluatie gevraagd om ons ervan te vergewissen dat deze activiteit geen gewestelijke subsidie ontvangt die in de dotatie van de MIVB zou vervat zijn. Dat is immers verboden door de Europese reglementering. We verwachten deze evaluatie voor het einde van dit jaar.

(verder in het Frans)

Het is duidelijk dat de MIVB daarvoor moet worden vergoed. Krachtens de Europese regels kan de overheid deze vorm van vervoer niet subsidiëren.

(verder in het Nederlands)

De MIVB heeft heel wat contracten van gespecialiseerd geregeld vervoer gesloten met

entreprises qu'avec des écoles ou les pouvoirs organisateurs de l'enseignement.

L'aménagement d'une nouvelle ligne de bus reliant la place Saintelette à la gare du Nord serait coûteuse et ne correspondrait pas à un réel besoin, si l'on excepte les employés de la KBC durant les heures de pointe.

La déviation des lignes existantes ne constitue pas non plus une option, ces lignes ne disposant pas de la capacité nécessaire pour accueillir ces passagers supplémentaires. De plus, cette déviation augmenterait le temps de déplacement des voyageurs actuels sur ces lignes.

De surcroît, le tram 81 dessert déjà la place Saintelette et assure la liaison avec le métro et la gare du Midi.

Enfin, cette situation est temporaire. Le besoin d'une telle ligne de bus disparaîtra dès que la ligne de tram entre la gare du Nord et Tour & Taxis sera aménagée.

Chaque entreprise ou école qui désire un transport occasionnel spécialisé peut faire appel à la STIB, mais ce service est payant.

(poursuivant en français)

Enfin, je signale à M. Decourty qu'il existait de sérieux problèmes de sécurité sur le trajet entre la gare du Nord et le siège de la KBC. La police de votre zone peut vous fournir des explications détaillées à ce propos.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

zowel bedrijven als met scholen of inrichtende machten van het onderwijs.

De aanleg van een nieuwe buslijn die het Sainteletteplein met het Noordstation verbindt, kost geld. De vraag komt bijna uitsluitend van de KBC en dan nog enkel tijdens de spitsuren. In de rest van de Saintelettewijk is de vraag tijdens de daluren zo klein dat deze de organisatie van een permanente buslijn niet verantwoordt. Dat zou immers betekenen dat wij moeten beparen op de andere buslijnen.

Het is ook geen optie om de bestaande MIVB-lijnen, zoals lijn 14 of 57, om te leiden. Die lijnen beschikken immers niet over de nodige capaciteit om die extra reizigers op te vangen. Die omleiding zou bovendien de verplaatsingstijd van de huidige reizigers op die lijnen fors doen toenemen.

Bovendien bedient tram 81, die een aansluiting heeft op de metro en het Zuidstation, reeds het Sainteletteplein.

Tot slot gaat het om een tijdelijke situatie. Zodra de tramlijn tussen het Noordstation en Thurn&Taxis een feit is, zal de behoefte aan een dergelijke buslijn verdwijnen.

Elk bedrijf of elke school die gespecialiseerd geregeld vervoer wil aanbieden, kan een beroep op de MIVB doen, maar dan moeten zij wel voor die dienst betalen.

(verder in het Frans)

Mijnheer Decourty, op het traject tussen het Noordstation en de KBC waren er ernstige veiligheidsproblemen. De politie van uw zone kan u daarover inlichtingen verschaffen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

PUBLICS,

concernant "la vitesse dans les tunnels".

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

M. Philippe Pivin.- Vos dernières réponses à des questions parlementaires sur ce sujet datent du mois de janvier. Vous nous répondiez alors que vous aviez envoyé l'étude commandée auprès de l'IBSR pour avis aux bourgmestres concernés, et que vous étiez en attente de leurs réponses pour présenter un dossier au gouvernement. Où en est cette procédure aujourd'hui ?

J'aimerais également revenir sur quelques points de l'étude de l'IBSR, consacrée à une gestion optimale de la vitesse dans les tunnels et sur les grands axes de la Région de Bruxelles Capitale. Comme vous le savez, la recommandation formulée par l'étude est l'application stricte d'une vitesse maximale de 50 km/h partout en agglomération, sauf lorsqu'une vitesse maximale exceptionnelle de 70 km/h est justifiable. Les exceptions seraient des situations transitoires à long terme, permettant de répondre à la lente évolution des mentalités et des comportements. Le but final est donc bien l'application générale de la limitation à 50 km/h.

Les endroits où une vitesse de 70 km/h serait autorisée sont définis et analysés dans l'étude. Il s'agirait des tunnels Loi - Cinquantenaire, de la partie E40 du tunnel Belliard, de la partie centre du tunnel Léopold II, ainsi que du boulevard de la Woluwe et de la chaussée de Tervuren.

Dans tous les cas, excepté celui du maintien de la situation actuelle - mais je suppose que cette option sera d'office écartée - l'IBSR prône la mise en oeuvre de différents outils et mesures d'accompagnement : une réduction de la largeur des bandes de circulation dans les tunnels, l'utilisation d'outils de communication afin de sensibiliser les automobilistes, et une politique ferme de répression, notamment via une présence élargie de boîtiers associés à des radars automatiques.

J'aimerais connaître votre position, ainsi que celle du gouvernement, sur le sujet. Quelle solution comptez-vous privilégier ? La Région de Bruxelles-Capitale a défini un plan d'action en vue d'atteindre un niveau de sécurité comparable à celui prescrit dans la Directive du 29 avril 2004 concernant les

OPENBARE WERKEN,

betreffende "de snelheid in de tunnels".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).*- *Op een parlementaire vraag in januari 2008 antwoordde u dat u de studie van het BIVV aan de betrokken burgemeesters had bezorgd en dat u wachtte op hun advies, alvorens het dossier ter goedkeuring aan de regering voor te leggen. Hoe ver staat die procedure ondertussen?*

De studie van het BIVV heeft het onder meer over de optimale snelheid in de tunnels en op de grote verkeersassen. In het hele gewest beveelt ze een maximumsnelheid van 50 km/u aan, behalve wanneer de maximumsnelheid van 70 km/u verdedigbaar is. Belangrijk is dat de uitzonderingen enkel in een overgangperiode zouden gelden, zodat er zich langzaam een mentaliteitswijziging kan voltrekken. Uiteindelijk zou de snelheidsbeperking van 50 km/u overal van kracht worden.

De uitzonderingsgevallen zijn de tunnels Wet - Jubelpark, het rechte gedeelte van de Leopold II-tunnel, het E40-gedeelte van de Belliardtunnel, de Woluwelaan en de Tervuursesteenweg.

Het BIVV stelt een aantal begeleidende maatregelen voor, zoals smallere rijstroken in de tunnels, de inzet van communicatiemiddelen ter bewustmaking van de automobilisten en een krachtdadig repressief beleid.

Achter welke oplossing staat u? Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een actieplan uitgestippeld om te voldoen aan de Richtlijn van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet. Komt dit actieplan tegemoet aan de aanbevelingen van het BIVV? Wanneer zult u het plan ten uitvoer brengen?

Ruim een maand geleden stuurde u een brief naar de burgemeesters en de korpschefs van de politiezones om aan te kondigen dat u in de tunnels automatische camera's zou plaatsen. Past deze maatregel in het gewestelijk actieplan of komt die er naar aanleiding van de aanbevelingen van het BIVV of gaat het simpelweg om een maatregel ter

exigences de sécurité minimales, applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen. Les aménagements prévus par votre plan d'action seront-ils suffisants pour rencontrer les recommandations de l'IBSR ? Dans quel délai ces aménagements seront-ils terminés ?

Enfin, il y a un peu plus d'un mois, vous avez envoyé une lettre aux bourgmestres et aux chefs de corps des zones de police concernés, leur signalant votre intention d'installer des caméras automatiques dans les tunnels. J'aimerais savoir dans quel cadre aura lieu cette installation de caméras. Est-ce dans celui du plan d'action de la Région, visant à faire respecter la Directive européenne ? Est-ce un premier aménagement, afin de respecter l'une des recommandations générales de l'étude de l'IBSR, à savoir la détection automatique des incidents et l'aide à la gestion de crise ? Ou s'agit-il simplement d'un préalable à l'installation de radars automatiques, dans l'optique d'un renforcement du contrôle de la vitesse, en contrepartie d'une augmentation des limites de cette vitesse ?

L'étude de l'IBSR émet également l'hypothèse de limitations de vitesse variables en fonction du contexte de circulation. Elles changeraient en temps réel ; une certaine limitation serait d'application en journée, et une autre durant la nuit. Quel est votre avis sur la question ? Ne serait-ce pas rendre la conduite trop compliquée ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- La sécurité routière ne doit pas être pensée en contrepartie de quoi que ce soit ! Elle représente le respect de règles qui permettent de garantir au mieux la bonne santé des usagers de la voirie. L'idée de maintenir une vitesse de 70 km/h dans les tunnels en contrepartie de contrôles routiers est inconcevable.

Ce débat fait souvent référence à l'étude de l'IBSR et aux aspects de sécurité routière, qui sont évidemment fondamentaux dans la fixation d'une limitation de vitesse. Par contre, la question de la pollution n'est aucunement évoquée, alors que celle-ci est proportionnellement plus importante

voorbereiding van de plaatsing van radars?

De studie van het BIVV pleit ook voor andere snelheidsbeperkingen voor overdag en 's nachts. Wat vindt u hiervan? Wordt het dan niet te ingewikkeld?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Meer controles zijn belangrijk om de regels te doen naleven die bedoeld zijn om de veiligheid van de weggebruikers te garanderen. Daar is geen tegenprestatie voor nodig zoals een hogere maximumsnelheid in de tunnels!*

De verkeersveiligheid is fundamenteel bij het bepalen van de maximumsnelheid. Ook de vervuiling stijgt proportioneel bij een hogere snelheid. Houdt u daar ook rekening mee?

De wagens rijden de tunnels uit aan dezelfde snelheid als in de tunnels en dat zorgt voor veel

lorsque la vitesse du véhicule augmente. Dans quelle mesure cet élément est-il pris en compte dans la décision de limiter ou non la vitesse à 50 ou à 70 km/h dans les tunnels ?

Enfin, les sorties de tunnels sont souvent empruntées à la même vitesse que les tunnels eux-mêmes, ce qui engendre beaucoup de bruit pour les riverains résidant le long de ces voiries. La qualité de vie de ceux qui habitent au voisinage des entrées et sorties de tunnels ne doit pas être déterminée par une étude qui ne s'intéresserait qu'aux aspects de sécurité routière de la question.

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

M. Willy Decourty.- D'après mes informations, qui contredisent celles de Mme Delforge, un véhicule pollue davantage lorsqu'il roule moins vite. La fourchette intéressante au niveau de la moindre pollution se situerait entre 60 et 70 km/h. Il importe dès lors que nous nous accordions au préalable sur ce point.

Ma deuxième réflexion est d'ordre pragmatique. Si l'on fixe une règle en sachant que le parquet ne pourra pas poursuivre, on place les usagers de la route dans l'insécurité juridique. Je pense donc qu'il faut essayer d'inclure la question de la pollution et l'aspect pragmatique dans la gestion de la circulation dans l'espace public.

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'estime, comme M. Decourty, qu'il faut tenir compte de différentes dimensions dans cette question. M. Pivin parle de feuilleton de la vitesse dans les tunnels. Je peux vous annoncer que nous en connaissons l'épilogue en septembre. Encore un peu de patience. Je prendrai ma décision finale à ce moment.

Vous m'avez écrit une lettre il y a deux jours. J'attends encore une réponse de la Ville de Bruxelles. Lorsque je l'aurai reçue, je disposerai de tous les éléments nécessaires pour prendre une décision et la mettre en oeuvre. Je veux prendre une décision, l'exécuter et la communiquer en même temps. En effet, il est préférable de ne pas communiquer trop tôt dans cette matière, sinon les gens ne comprennent plus rien à la réglementation en vigueur

geluidsoverlast. De levenskwaliteit van de omwonenden mag niet afhangen van een studie die zich alleen om de verkeersveiligheid bekommert.

De voorzitter.- De heer Decourty heeft het woord.

De heer Willy Decourty (in het Frans).- *Volgens mijn inlichtingen vervuult een wagen juist meer wanneer hij trager rijdt. De optimale snelheid ligt tussen 60 en 70 km/u. Op dit punt moeten we het dus eerst eens worden.*

Een regel vastleggen die niet tot vervolging leidt, creëert een juridische onzekerheid. Met dit aspect en het probleem van de vervuiling moeten we rekening houden bij het beheer van het verkeer in de openbare ruimte.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Net zoals de heer Decourty vind ik dat we rekening moeten houden met meerdere factoren.*

U hebt me twee dagen geleden een brief geschreven. Zodra ik het antwoord van Brussel-Stad heb, kan ik een beslissing nemen. Ik wil niet te snel communiceren, want dat leidt alleen maar tot verwarring.

Een maand geleden heb ik de regering ingelicht over de stand van zaken. Zoals u weet, is het mijn bevoegdheid om de maximumsnelheid in de tunnels te bepalen.

We installeren twee soorten camera's. De eerste soort wordt geplaatst in het kader van ons actieplan en dient om ongevallen en incidenten te registreren. De tweede soort moet de snelheid

Il y a environ un mois, j'ai communiqué au gouvernement l'état d'avancement de ce dossier. Il m'a mandaté pour que je prenne les décisions. Comme vous le savez, il incombe au ministre de déterminer la vitesse dans les tunnels.

Nous installons actuellement deux types de caméras. Le premier est placé dans le cadre de notre programme d'action pour la sécurité dans les tunnels. Ces caméras servent à repérer les accidents et les incidents. Le deuxième type de caméras vise à contrôler la vitesse. Il faut en effet effectuer un contrôle, que l'on confirme la situation actuelle ou que l'on prenne une autre décision. Il ne sert à rien de maintenir la limitation de vitesse à 50km/h si l'on tolère que les gens roulent à 70km/h, ce qui est actuellement la vitesse moyenne.

J'ai pris contact avec le parquet, les zones de police et les bourgmestres concernés. Quelle que soit la décision que nous prendrons en septembre, il faudra la faire respecter. C'est dans ce cadre que nous installons les caméras.

Je suis personnellement favorable à l'instauration de limitations de vitesse variables, à condition que ce soit très clairement indiqué. Cela existe déjà en Amérique et en Asie, ainsi que dans un nombre croissant de villes européennes. La vitesse y varie en fonction du nombre de voitures, des conditions météorologiques et de la capacité. Le dispositif comporte aussi une série de mesures de précaution, des caméras de détection d'incidents et un affichage très clair.

M. le président.- En Italie, cela existe sur les autoroutes. La vitesse à laquelle l'on peut rouler dépend de la cylindrée de son véhicule.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est exact. De plus en plus, la Flandre va mettre en place un tel système sur ses voiries régionales et sur ses autoroutes. Le ring d'Anvers est déjà équipé d'un système similaire. On est parfois autorisé à y rouler à 100 km/h, d'autres fois à 70 km/h et d'autres fois encore à 50 km/h. La limitation est respectée lorsqu'il y a suffisamment de panneaux bien placés qui fonctionnent. Lorsque l'on introduit un système de ce type, il faut disposer de l'ensemble du matériel.

Il faudra encore attendre septembre pour connaître la fin du feuilleton sur la vitesse dans les tunnels. J'impliquerai les bourgmestres concernés.

controleren. Controles zijn noodzakelijk. Het heeft geen enkele zin om een maximumsnelheid van 50 km/u op te leggen, als snelheidsovertredingen tot 70 km/u niet worden bestraft.

Ik heb contact genomen met het parket, de politiezones en de burgemeesters. Welke beslissing er ook valt in september, de regels moeten worden gerespecteerd. Daarvoor worden de camera's geplaatst.

Ik ben voorstander van variabele snelheidslimieten op voorwaarde dat die duidelijk worden aangegeven. Het systeem bestaat al in meerdere Europese steden, waar de maximumsnelheid afhankelijk is van het aantal auto's, de weersomstandigheden, enzovoort. Het systeem werkt met camera's en een duidelijke communicatie.

De voorzitter (in het Frans).- *In Italië is de maximumsnelheid afhankelijk van de cilinderinhoud van het voertuig.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ook in Vlaanderen wordt er steeds vaker een variabele maximumsnelheid ingevoerd. Als de maximumsnelheid duidelijk wordt aangegeven, werkt dat systeem.*

In september neem ik dus een beslissing.

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

M. Philippe Pivin.- Vos réponses manquent de clarté, à l'exception de celle à la dernière question. Déclarer qu'il suffit d'attendre le mois de septembre ne me paraît pas suffisant !

M. Pascal Smet, ministre.- Concernant les caméras, quelle que soit la limitation de vitesse qui sera instaurée, il importera d'établir un contrôle.

M. Philippe Pivin.- Est-il exact que le parquet a marqué son accord concernant l'augmentation de la vitesse, sous réserve de contrôle par caméras ?

M. Pascal Smet, ministre.- C'est exact.

M. Philippe Pivin.- Comme l'a souligné M. Decourty, il importe de préciser que le rapport IBSR indique que la vitesse de 70 km/h est la moins polluante, en cas de trafic fluide.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE EMMERY

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

concernant "la vitesse des trams en zone urbaine".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Enkel uw laatste antwoord is duidelijk. Vooral uw verklaring dat we tot september moeten wachten!

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De controlegcamera's komen er, wat ook de maximumsnelheid zal zijn.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Klopt het dat het parket akkoord gaat met een hogere maximumsnelheid, als er camera's worden geïnstalleerd?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Dat is correct.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Uit het verslag van het BIVV blijkt dat bij vlot verkeer 70 km/u de minst vervuilende snelheid is.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY

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

betreffende "de snelheid van de trams in de stad".

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

Mme Isabelle Emmery.- En 2006, le tracé de la ligne de tram 56 a été modifié. Il passe désormais dans le quartier des étangs à Anderlecht. La venue du tram dans ce quartier ne s'est pas faite sans mal, les riverains ayant de nombreuses inquiétudes à ce sujet, notamment en matière de sécurité. Des voix se sont élevées, les comités de quartier se sont insurgés, mais depuis l'arrivée du tram, les choses semblent s'être apaisées.

Pourtant, force est de constater que certaines craintes étaient justifiées. En effet, l'avenue Marius Renard, au bout de laquelle se trouve le terminus du 56, est une parfaite ligne droite. En tant qu'habitant du quartier, je peux vous affirmer que les trams y circulent souvent à une vitesse excessive. Interrogé par un passager, un conducteur de tram s'est d'ailleurs vanté d'avoir récemment été flashé par un radar mobile à cet endroit ! C'est peut-être du bluff, mais c'est en tout cas provocateur.

Un riverain a téléphoné à la STIB afin de se plaindre de cette vitesse dangereuse. Il lui a été répondu que le tram n'est pas tenu de respecter le code de la route. Cette réponse m'a quelque peu scandalisée. J'admets que les trams ont leur propre réglementation, qu'ils sont prioritaires et ne sont pas soumis aux mêmes règles que les autres usagers de la route, mais je pense qu'ils doivent néanmoins adapter leur vitesse à leur environnement. Or, le quartier des étangs est une zone de loisirs, par ailleurs densément peuplée. Un parc, des commerces et trois écoles sont situés sur l'avenue Marius Renard.

Je souhaite dès lors m'informer de la réglementation à laquelle sont soumis les conducteurs de tram en matière de vitesse. Quelles mesures peuvent-elles être envisagées afin d'assurer la sécurité des riverains du quartier, ainsi qu'en d'autres endroits où la vitesse des trams menace la sécurité ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les trams ne sont effectivement pas soumis au code de la route, s'agissant de véhicules sur rails. Ils sont cependant soumis au règlement sur la police des transports de personnes par tram, prémétro, métro, autobus et

De voorzitter.- Mevrouw Emmery heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).- *In 2006 werd het traject van tram 56 gewijzigd en doorgetrokken tot het einde van de Marius Renardlaan in Anderlecht. De buurtbewoners waren er niet echt gerust in en hun vrees was niet geheel ongegrond.*

De Marius Renardlaan is een rechte laan, waar de trams aan overdreven hoge snelheid doorrijden. Er zou onlangs zelfs een tram door een mobiele radar zijn geflitst!

Een buurtbewoner heeft bij de MIVB telefonisch klacht ingediend over die gevaarlijke snelheid. Hij kreeg als antwoord dat de tram de wegcode niet moet naleven. Ik ben geschokt door dat antwoord! De trams zijn niet aan dezelfde regels onderworpen als de andere weggebruikers en zij hebben voorrang, maar zij moeten mijn inziens toch hun snelheid aan de omgeving aanpassen. In de Marius Renardlaan zijn er drie scholen, meerdere handelszaken en een park.

Welke snelheidsregels moeten de tramchauffeurs naleven? Welke maatregelen kunnen er worden genomen om de veiligheid van de wijkbewoners te waarborgen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Trams zijn inderdaad niet aan de wegcode onderworpen, maar wel aan het reglement op de politie van personenvervoer per tram, premetro, metro, autobus en autocar (K.B. van 15 september*

autocar, repris à l'Arrêté royal du 15 septembre 1976. Celui-ci stipule en son article 27 §2 que le conducteur d'un véhicule sur rails doit ralentir ou/et en cas de besoin s'arrêter, quand, par suite d'un encombrement de circulation, il est dangereux de maintenir la vitesse ou de continuer à rouler.

La réglementation de la STIB pour ses trams reprend explicitement ces impositions, en précisant par ailleurs qu'il faut adapter la vitesse en fonction de la disposition des lieux, de leur encombrement et de l'état des voies.

Les conducteurs de tram se doivent de respecter ces instructions. Chaque fois qu'elle constate un non-respect de celles-ci, la STIB prend les mesures qui s'imposent. Je ne peux qu'inviter les personnes qui constatent qu'un tram roule trop rapidement à prendre note du numéro du véhicule, de la ligne et de l'heure, et à communiquer ces éléments à la STIB.

Techniquement parlant, les trams ne peuvent pas dépasser 70 km/h, vitesse qu'ils sont loin d'atteindre sur l'avenue Marius Renard. En effet, si celle-ci est en ligne droite, il n'en demeure pas moins que l'implantation rapprochée des arrêts ne permet pas aux trams d'y atteindre une vitesse élevée.

Par ailleurs, toutes les traversées piétonnes de l'avenue Marius Renard répondent aux nouvelles normes en vigueur et comportent des marquages au sol signalant la circulation de trams en chaussée. Certains piétons semblent, hélas, ignorer que le tram a toujours priorité, même sur les piétons et les cyclistes. La STIB et moi-même avons d'ailleurs l'intention de lancer dès la rentrée de septembre une campagne de sensibilisation sur ce thème.

Les quelques rares accidents - toujours bénins heureusement -, qui ont été enregistrés depuis la mise en service des trams en septembre 2006 sur l'avenue Marius Renard, concernent uniquement des automobilistes. Ils ont trait :

- au non respect de la priorité des trams au franchissement du square Frans Hals ;
- au dépassement d'un tram se remettant en marche après un arrêt ;
- à des manœuvres à l'approche d'un tram ;

1976). Artikel 27, § 2 van dat reglement bepaalt dat de bestuurder van een spoorvoertuig moet vertragen en desnoods stoppen wanneer het ingevolge een verkeersopstopping gevaarlijk is de snelheid te behouden of verder te rijden.

Het tramreglement van de MIVB heeft die verplichtingen uitdrukkelijk overgenomen en preciseert dat de snelheid moet worden aangepast aan de inrichting van de weg, de verkeerssituatie en de staat van de sporen.

Als de trambestuurders deze instructies niet naleven, neemt de MIVB maatregelen. Wie vaststelt dat een tram te snel rijdt, zou dat dan ook moeten melden aan de MIVB.

Technisch kan een tram niet sneller dan 70 km/u. Op de Marius Renardlaan liggen de haltes bovendien te dicht bij elkaar om die snelheid te bereiken.

Conform de geldende normen geven daar alle voetgangersoversteekplaatsen trouwens aan dat er trams op de weg rijden. Sommige voetgangers schijnen jammer genoeg niet te weten dat trams altijd voorrang hebben. In september wil ik daarover samen met de MIVB een bewustmakingscampagne voeren.

Sinds de trams over de Marius Renardlaan rijden, zijn er enkel een paar incidenten geweest met automobilisten. Die werden veroorzaakt door wagens die de tram geen voorrang verleenden of door wagens die een tram voorbijreden die net vertrok of door slecht geparkeerde wagens.

De gemeente Anderlecht kan de volgende maatregelen nemen om de verkeersveiligheid op deze laan te verbeteren:

- *aan de verschillende kruispunten het verkeersbord A49 "Gevaar tram" plaatsen;*
- *witte doorlopende lijnen die de parkeerplaatsen afbakenen en ook ter hoogte van de tramhaltes voorzien, om aan te geven dat een stilstaande tram niet mag worden ingehaald.*

- à des véhicules mal garés, à la limite du gabarit des trams.

Je ne puis dès lors que suggérer au gestionnaire de l'avenue Marius Renard, à savoir la commune d'Anderlecht, de prendre quelques mesures supplémentaires en vue d'améliorer la sécurité sur cette artère :

- le placement de panneaux A49 "Attention circulation de trams en chaussée", aux différents carrefours traversés par les trams, notamment au square Frans Hals ;

- le traçage de lignes blanches continues délimitant les zones réservées au parking, ainsi qu'à hauteur des arrêts de trams, afin d'interdire le dépassement d'un tram immobilisé quelques secondes à son arrêt.

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

Mme Isabelle Emmery.- Je suggérerai au gestionnaire l'installation de ces panneaux. Vous affirmez que les trams adaptent leur vitesse à cette avenue et à leur environnement, mais je n'en suis pas entièrement persuadée.

M. Pascal Smet, ministre.- Ils sont obligés de le faire, mais ne le font peut-être pas tous. De même, les chauffeurs de bus ne peuvent pas fumer, mais certains le font.

Mme Isabelle Emmery.- Il faut cependant éviter de répondre aux riverains qui téléphonent aux services de la STIB que les trams peuvent tout se permettre.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas une bonne réponse.

Mme Isabelle Emmery.- Ce n'est effectivement pas une bonne réponse à donner aux personnes qui s'inquiètent pour leur environnement. Je communiquerai à ces personnes qu'elles doivent prendre note du numéro du véhicule et de l'heure en cas de problème, afin de formaliser la chose auprès des services.

M. Pascal Smet, ministre.- Il arrive que l'aspect psychologique intervienne également. Les gens ont, par exemple, toujours l'impression que le bus qui

De voorzitter.- Mevrouw Emmery heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).- Ik zal voorstellen om deze verkeersborden te plaatsen. Ik ben er niet helemaal van overtuigd dat de trams daar hun snelheid aanpassen aan de omstandigheden.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ze zijn daartoe verplicht, maar ze doen het misschien niet altijd, net zoals buschauffeurs niet mogen roken, maar het soms toch doen.

Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).- In elk geval moet de MIVB niet zeggen dat de trams alles mogen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Inderdaad.

Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).- Ik zal de buurtbewoners meedelen dat ze het nummer van het voertuig en het tijdstip van de overdreven snelheid moeten bezorgen aan de MIVB.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Er is ook een psychologisch aspect. De mensen hebben bijvoorbeeld vaak de indruk dat de bus op de

circule à contre-sens rue de l'Ecuyer, dans le centre de Bruxelles, roule à une vitesse de 70 km/h. Ce n'est pas le cas. La rue est étroite, le bus est relativement grand, et il circule en site propre. Les mêmes éléments entrent en ligne de compte pour les trams, qui donnent l'impression de passer très vite, alors que ce n'est pas toujours le cas.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KTIBI

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

concernant "l'abonnement scolaire pour les enfants handicapés de plus de 12 ans".

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

M. Ahmed El Ktibi.- Les transports en commun bruxellois proposent divers titres de transport pour voyager sur ses lignes. Elles vont du ticket Jump/Un voyage à l'abonnement annuel. Les enfants de zéro à six ans voyagent gratuitement sur tout le réseau de la STIB. Les enfants de six à onze ans peuvent bénéficier d'un abonnement gratuit, en l'occurrence l'abonnement J, qui peut être obtenu sur simple demande. Avec cet abonnement, ils peuvent être transportés sur tout le réseau, à condition de voyager avec un adulte détenteur d'un titre de transport valable.

Dès lors, à partir de douze ans, tout enfant doit être en possession d'un titre de transport valable ou d'un abonnement scolaire pour ses trajets dans les transports en commun.

Comme tous les autres enfants, les enfants handicapés de plus de douze ans doivent être en possession d'un titre de transport semblable, à la différence que certains d'entre eux ne sont pas capables de prendre les transports en commun seuls et doivent être accompagnés par un adulte sur le chemin entre l'école et leur domicile.

Schildknaapstraat, die in eigen bedding rijdt, 70 km/u rijdt, terwijl dat niet het geval is. Ook bij de trams kan men die indruk hebben.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED EL KTIBI

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

betreffende "het schoolabonnement voor gehandicapte kinderen ouder dan 12 jaar".

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

De heer Ahmed El Ktibi (*in het Frans*).- *Vanaf 12 jaar moeten kinderen beschikken over een geldig vervoerbewijs of een schoolabonnement.*

Gehandicapte kinderen moeten vaak door een volwassene worden vergezeld. Dat betekent dan ook dat er voor één traject twee vervoerbewijzen nodig zijn. Een schoolabonnement en een abonnement voor een volwassene samen kosten 615 euro per jaar.

Voor verschillende schoolabonnementen binnen een gezin wordt een korting toegekend. Hoe verrekent de MIVB de korting voor meerdere kinderen als er een gehandicapt kind moet worden meegeteld? Welke documenten moeten worden ingevuld om het voordelig tarief te kunnen genieten?

Een gehandicapt kind betekent sowieso al veel kosten voor het gezin en de aankoop van een schoolabonnement is vaak een zware bijkomende uitgave.

Personen die erkend worden door het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap

Ils doivent donc disposer de deux titres de transport valables pour leurs trajets. Le coût d'un abonnement annuel pour un adulte de plus de 25 ans est de 415 euros et le prix d'un abonnement scolaire pour un enfant s'élève à 200 euros, soit un total de 615 euros par an. Ceci ne tient pas compte de l'achat d'un abonnement scolaire pour les frères et sœurs d'une même famille.

Le prix des abonnements sont dégressifs en fonction du nombre d'enfants à charge dans la famille. Comment la STIB tient-elle compte d'une famille ayant deux enfants, dont un handicapé, qui compte dès lors pour deux ? Quels sont les documents à faire parvenir à la STIB pour bénéficier d'un tarif avantageux pour les titres de transport ?

L'achat d'un abonnement scolaire pour un enfant handicapé peut être onéreux pour une famille qui doit déjà intervenir financièrement pour les soins médicaux et paramédicaux spécifiques au handicap de l'enfant. La société de transports en commun De Lijn offre aux personnes handicapées un abonnement gratuit Buzzy Pass ou Omnipass, pour autant que celles-ci résident en Flandre et soient inscrites au Vlaams agentschap voor personen met een handicap (VAPH), ou qu'elles perçoivent une indemnité du Service public fédéral Sécurité sociale. Munie d'une attestation médicale relative au degré de handicap, la personne handicapée peut obtenir gratuitement une carte d'accompagnateur. Ces abonnements et cartes d'accompagnateur sont d'ailleurs envoyés automatiquement, sans demande préalable, à l'instar des abonnements pour les plus de 65 ans.

Quelle est la politique en matière de transport en commun concernant les enfants handicapés de plus de 12 ans et leur accompagnateur ?

Vous aviez évoqué, lors de précédentes interventions, une éventuelle gratuité des transports en commun pour les jeunes jusqu'à 18 ans. Où en sont les négociations quant à cette gratuité ?

Avez-vous eu des concertations avec vos homologues des Régions flamande et wallonne quant à une politique commune en matière de transport en commun des enfants handicapés de plus de 12 ans et de leur accompagnateur ?

En Région flamande, lorsque la personne

(VAPH) of een uitkering ontvangen van de FOD Sociale Zekerheid en in Vlaanderen wonen, krijgen van De Lijn een gratis Buzzy Pass of Omnipass. De gehandicapte kan ook een gratis kaart voor een begeleider aanvragen. Die aanvraag dient vergezeld te zijn van een medisch attest met de graad van handicap. Deze abonnements en begeleiderskaarten worden bovendien automatisch bezorgd, net zoals de abonnements voor de 65-plussers.

Welke regels gelden er op het openbaar vervoer voor gehandicapte kinderen die ouder zijn dan 12 en hun begeleiders?

Hoe zit het met de plannen om gratis openbaar vervoer voor jongeren tot 18 jaar in te voeren?

Pleegt u overleg met het Waals en het Vlaams Gewest om een gemeenschappelijk beleid voor gehandicapte jongeren en hun begeleiders te kunnen voeren?

In Vlaanderen krijgen gehandicapte jongeren die ouder zijn dan 12 jaar en erkend zijn door het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap een gratis abonnement van De Lijn. Bestaat er een gelijkaardig systeem in Brussel? Pleegt u overleg met de verantwoordelijken voor het gehandicaptenbeleid?

handicapée est inscrite au Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap, celui-ci transmet les coordonnées à De Lijn pour établir des titres de transport gratuits pour les enfants de plus de 12 ans. Le même système existe-t-il entre le Service bruxellois des Personne handicapées et la STIB ? Avez-vous eu des concertations avec la ministre en charge des Personnes handicapées à ce sujet ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Rappelons tout d'abord que la STIB a mis en place un service de minibus destiné aux personnes handicapées. Ce service porte-à-porte facilite les déplacements des personnes handicapées et évite dans de nombreux cas la présence d'un accompagnateur. La STIB améliorera encore ce service sur la base d'une évaluation demandée par la Région. Nous en parlerons tout à l'heure dans le cadre des questions orales de M. Madrane et de Mme Caron.

L'accès au réseau de la STIB est gratuit pour les personnes porteuses de la carte nationale de réduction sur les transports en commun, délivrée par le SPF Sécurité sociale aux personnes handicapées de la vue. Par ailleurs, de nombreuses personnes handicapées sont VIPO et bénéficient d'un tarif préférentiel leur permettant de voyager sur le réseau de la STIB pour 77 euros par an. La carte "Accompagnateur gratuit", délivrée par la SNCB aux personnes handicapées en fonction de leur degré d'autonomie, est également valable sur le réseau de la STIB.

Jusqu'à présent, la STIB n'a pas eu de concertation avec De Lijn et les TEC, concernant une uniformisation de la politique tarifaire à l'égard des personnes handicapées. Une gratuité telle que proposée par De Lijn n'est pas prévue à ce jour. Celle-ci impliquerait une dotation complémentaire pour tarifs préférentiels, spécifique pour cette catégorie.

Jusqu'à présent, la STIB n'a pas non plus eu de contact particulier avec les services compétents pour la personne handicapée à Bruxelles, au sein de la COCOF et de la Communauté flamande.

Le coût de l'octroi de la gratuité aux moins de 18 ans a été évalué. Un tarif réduit pourrait entrer en vigueur pour les Bruxellois de moins de 18 ans et être étendu dans une deuxième phase aux

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB legt minibusjes in voor gehandicapten. Daardoor hebben gehandicapten vaak geen begeleider nodig. Er komt een evaluatie van deze regeling, waarna de MIVB verbeteringen zal aanbrengen.*

Met een nationale reductiekaart voor het openbaar vervoer, uitgereikt door de federale overheidsdienst Sociale Zekerheid, hebben blinden en slechtienden gratis toegang tot het MIVB-net. Veel gehandicapten hebben trouwens recht op een WIGW-abonnement dat slechts 77 euro kost. Bovendien is de kaart "Kosteloze Begeleider" van de NMBS ook geldig op het MIVB-net.

De MIVB heeft nog geen overleg gepleegd met De Lijn en de TEC over een uniforme tariefregeling voor gehandicapten. Er zijn geen plannen om het openbaar vervoer van de MIVB gratis te maken voor gehandicapten. Zo'n maatregel zou een extra dotatie vergen.

De MIVB heeft geen contacten gelegd met de verantwoordelijken voor het gehandicaptenbeleid bij de Vlaamse en Franse Gemeenschap.

We zijn nagegaan hoeveel het zou kosten om gratis openbaar vervoer aan te bieden aan Brusselse jongeren onder de 18 jaar. Als er voldoende geld is, kunnen we een voordelig tarief voor jongeren onder de 18 jaar en eventueel zelfs tot 24 jaar overwegen. Wegens de financiële problemen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal die mogelijkheid pas ter sprake komen tijdens de begrotingsbesprekingen van 2009.

Ik zal de MIVB vragen om te berekenen hoeveel het zal kosten om aan de leeftijdscategorie van 12 tot 18 jaar en van 18 tot 24 jaar voor gehandicapten een voordelig tarief of een gratis abonnement aan te bieden.

Bruxellois de 18 à 24 ans, pour autant que des marges budgétaires soient dégagées. Je ne vous cache pas qu'entre-temps la situation budgétaire de la Région s'est fortement dégradée. Cette mesure est dès lors remise en question et sera examinée dans le cadre de la confection du budget 2009.

Quoi qu'il en soit, je demanderai à la STIB de chiffrer l'impact financier de tarifs réduits, voire gratuits, pour les 12-18 ans et les 18-24 ans handicapés.

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

M. Ahmed El Ktibi.- Les personnes handicapées bénéficiant de la carte "Accompagnateur gratuit" de la SNCB peuvent donc l'utiliser sur le réseau de la STIB.

N'existe-t-il aucune possibilité concrète de gratuité pour les accompagnateurs d'enfants handicapés de plus de 12 ans ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non.

M. Ahmed El Ktibi.- L'éventuelle application de cette mesure dépend du budget ?

M. Pascal Smet, ministre.- En effet, c'est une question budgétaire.

M. Ahmed El Ktibi.- Mais la volonté est là ?

M. Pascal Smet, ministre.- La volonté est là. Si nous manquons de moyens pour généraliser cette mesure, j'examinerai la possibilité de la limiter aux personnes handicapées. J'ai pour cela besoin d'une estimation du coût.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. RACHID MADRANE

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

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

De heer Ahmed El Ktibi (in het Frans).- De kaart "Kosteloze Begeleider" van de NMBS is dus ook geldig bij de MIVB.

Bestaan er geen concrete maatregelen voor begeleiders van gehandicapte kinderen die ouder zijn dan 12 jaar?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Neen.

De heer Ahmed El Ktibi (in het Frans).- Is zo'n maatregel afhankelijk van de begroting?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ja.

De heer Ahmed El Ktibi (in het Frans).- Is er voldoende politieke wil voor zo'n maatregel?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ja. Ik zal de kosten laten bereken voor een dergelijke maatregel.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RACHID MADRANE

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

concernant "le résultat de l'évaluation du service de transport à la demande pour personnes handicapées assuré par la STIB."

QUESTION ORALE JOINTE DE MME DANIELLE CARON

concernant "le réseau bruxellois de transports en commun et les services offerts et attendus par les PMR"

M. le président.- En l'absence de M. Rachid Madrane, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est lue par Mme Swaelens.

La parole est à Mme Swaelens.

Mme Anne Swaelens.- Le 12 octobre 2007, je vous interrogeais sur le service de transport à la demande pour personnes handicapées, assuré par la STIB. Mes interrogations portaient, entre autres, sur l'article 51 du contrat de gestion de la STIB. Celui-ci stipule notamment que ce service doit être évalué en mars 2008.

Dans votre réponse, en octobre 2007, vous m'indiquiez que cette évaluation était en cours. Logiquement, elle devrait donc être terminée aujourd'hui. L'évaluation du service de transport à la demande pour personnes handicapées assuré par la STIB est-elle clôturée ? Si oui, quels en sont les résultats ? Qui s'est chargé de cette évaluation ? Le personnel y a-t-il été associé via ses organismes représentatifs ? Quelles conclusions tirez-vous des résultats de cette évaluation ?

M. le président.- La parole est à Mme Caron pour sa question orale jointe.

Mme Danielle Caron.- La STIB organise un service spécial de minibus destiné au transport des personnes handicapées. Celui-ci fonctionne à la demande et se caractérise principalement par une desserte "porte-à-porte" répondant le mieux aux déplacements des voyageurs handicapés et des personnes non-voyantes ou à mobilité réduite.

Les personnes à mobilité réduite se déplaçant en voiturette électrique évoquent pourtant régulièrement un problème. Lorsque celles-ci font appel à ce transport, le moins que l'on puisse dire

betreffende "het resultaat van de evaluatie van het vervoer op aanvraag voor gehandicapten door de MIVB".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON

betreffende "het Brussels openbaarvervoernet en de diensten aangeboden aan en verwacht door de PBM".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Rachid Madrane, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag door mevrouw Swaelens voorgelezen.

Mevrouw Swaelens heeft het woord.

Mevrouw Anne Swaelens (in het Frans).- *Op 12 oktober 2007 stelde de heer Madrane u een vraag over dit onderwerp. Hij had het onder meer over artikel 51 van het beheerscontract van de MIVB, dat een evaluatie van het vervoer op aanvraag voor gehandicapten voorschrijft tegen maart 2008.*

U antwoordde toen dat de evaluatieprocedure aan de gang was. Logischerwijs zou ze vandaag klaar moeten zijn. Wat zijn de resultaten? Wie heeft de evaluatie uitgevoerd? Werd het personeel bij de evaluatie betrokken?

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

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *De dienstverlening op aanvraag voor de gehandicapten bestaat uit minibussen die transport van deur tot deur verzorgen.*

Gehandicapten die zich met een elektrische rolstoel verplaatsen, ondervinden echter regelmatig problemen: de minibussen zijn niet aan dergelijke rolstoelen aangepast. Kan dat worden verholpen? Een ander probleem is dat deze dienst slechts werkt van maandag tot vrijdag, van 6.30 tot 23 uur, en dat het aanbod 's avonds beperkt is. Bovendien

est en effet que le chargement des usagers dans le minibus ne se fait pas avec facilité. L'espace entre les roues de la voiturette et le minibus étant trop grand, il s'agirait de prévoir un petit aménagement à cet effet.

D'autre part, le service minibus de la STIB n'est accessible que du lundi au vendredi de 6h30 à 23h et l'offre est limitée en soirée. Le trajet coûte 1,60 euro pour un aller simple et les réservations doivent s'effectuer huit jours à l'avance, ce qui ne permet pas beaucoup de flexibilité. Pour ce faire, il convient d'appeler un numéro de téléphone qui n'est malheureusement accessible que de 8h à 12h. Dans ces conditions, il est difficile d'imaginer des sorties improvisées.

Par ailleurs, il existe une demande de points de recharge pour des voitures électriques, dont la limite d'autonomie est vite atteinte. Celle-ci pourrait d'ailleurs servir également à d'autres équipements, tels que les vélos électriques ou les téléphones portables. Une charge complète durant un mois de ce type de voiturette revient à trois euros. Pourrait-on prévoir un tel système et envisager de facturer le service de recharge, comme cela se pratique dans d'autres pays, pour un montant d'un euro ?

Nous vivons dans une société où l'on prône l'autonomie de chacun, et même si une série d'aménagements facilitant l'utilisation des transports en commun par les personnes à mobilité réduite ont été réalisés - notamment par l'installation d'ascenseurs lors de la rénovation de plusieurs stations de la STIB -, il apparaît que d'autres aménagements pourraient être réalisés afin de faciliter l'autonomie des PMR en Belgique et plus précisément en Région de Bruxelles-Capitale.

La Région bruxelloise est loin d'être à la pointe en cette matière par rapport à d'autres pays, notamment la Suède, qui sont bien plus avancés en matière de facilités et d'infrastructures offertes à ces personnes.

Des aménagements ont-ils été étudiés et sont-ils envisageables à court terme pour que les personnes se déplaçant en voiturette électrique puissent accéder plus facilement aux minibus destinés au transport des personnes handicapées ?

Était-il prévu d'étendre les plages horaires de ces

moet een rit acht dagen op voorhand worden aangevraagd en is de telefooncentrale voor de reservaties slechts bereikbaar van 8 tot 12 uur. Het systeem is duidelijk niet flexibel genoeg.

Omdat de batterijen van elektrische rolstoelen snel leeglopen, vragen de betrokkenen om op het netwerk van de MIVB oplaadpunten te installeren, die trouwens ook voor het opladen van gsm's of elektrische fietsen kunnen dienen. Als men een oplaadbeurt factureert aan één euro, hoeft een dergelijke installatie niet veel te kosten.

Wij leven in een maatschappij waarin de autonomie van ieder individu wordt aangemoedigd, maar ook al zijn er een aantal maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat personen met beperkte mobiliteit makkelijker het openbaar vervoer kunnen gebruiken, zoals de plaatsing van liften in bepaalde metrostations, toch kunnen wij nog veel verder gaan.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is geen koploper op dit vlak, zeker niet in vergelijking met andere landen zoals Zweden, waar heel wat wordt gedaan voor personen met beperkte mobiliteit.

Wordt er onderzocht welke maatregelen er op korte termijn kunnen worden genomen om personen die zich in een elektrisch wagentje verplaatsen makkelijker toegang te verlenen tot de minibussen voor gehandicaptenvervoer?

Zullen de dienstregelingen van die minibussen worden uitgebreid en de reservatieregeling worden versoepeld?

Wordt er onderzocht of het mogelijk is die minibussen uit te rusten met een oplaadpunt voor elektrische wagentjes?

services de minibus ainsi que d'assouplir les modalités de réservation ?

Une étude a-t-elle été réalisée pour prévoir l'équipement de ce minibus au point de recharge pour les voitures électriques ?

M. le président.- Le texte que vous venez de lire est complètement différent de celui de votre question orale, ce qui est contraire au règlement.

Mme Danielle Caron.- J'avais déposé ma question sous forme d'interpellation, que l'on m'a demandé de transformer en question orale. J'ai déposé celle-ci en bonne et due forme chez le greffier, en temps et en heure. J'ai très peu transformé mon texte.

M. le président.- Vous avez suivi exactement le texte de votre interpellation.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai reçu la bonne version de la question qui vient d'être lue par Mme Caron, datée du 11 juin.

M. le président.- Je dispose du texte du 3 juin. Vous avez fait exactement ce qui est conseillé, Mme Caron, c'est-à-dire modifier la formulation d'une interpellation disqualifiée en question orale. Il faudrait que les services fassent parvenir au secrétaire et à moi-même le texte correct.

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'évaluation du service de transport à la demande des personnes handicapées - les minibus de la STIB - n'est pas encore clôturée. Elle est menée par la STIB en interne, par les responsables du département Pôle PMR, en charge du service des minibus. Le Pôle PMR a été fort occupé, de septembre 2007 à avril 2008, à l'élaboration de la Stratégie intégrée PMR 2008-2012, qui figurait parmi les obligations prévues au contrat de gestion de la STIB.

Ce document est actuellement soumis pour avis à la Commission régionale de mobilité. On devrait connaître les résultats de l'évaluation et les orientations choisies par la STIB et moi-même à la fin de l'année.

Bien qu'effectuant plus de 40.000 courses par an, le service des minibus de la STIB n'a jamais rencontré de difficulté particulière pour faire accéder un

De voorzitter.- De tekst die u voorleest verschilt volledig van de tekst die u hebt ingediend. Dat is in strijd met het reglement.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Ik had eerst een interpellatie ingediend, maar het Bureau heeft die in een mondelinge vraag omgezet. Ik heb mijn nieuwe tekst op tijd bij de griffier ingediend.*

De voorzitter.- U hebt de tekst van uw interpellatie gevolgd.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb de nieuwe versie van de vraag ontvangen. Ze dateert van 11 juni.*

De voorzitter.- Mijn tekst dateert van 3 juni. De diensten hebben mij blijkbaar de nieuwe tekst niet gegeven.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB heeft de evaluatie van haar dienst voor vervoer van gehandicapten op verzoek nog niet afgerond.*

Overeenkomstig het beheerscontract van de MIVB heeft de Pool PBM een geïntegreerde strategie PBM uitgewerkt voor de periode 2008-2012. Dat document is momenteel voor advies aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie voorgelegd.

Wij zullen u vermoedelijk tegen het einde van het jaar de resultaten van de evaluatie en het nieuwe plan kunnen voorstellen.

De minibussen van de MIVB maken 40.000 ritten per jaar en tot nu toe is er nooit een probleem geweest met een rolstoel. De elektrische rolstoelen zijn inderdaad veel zwaarder en belasten de liflitsjes dus meer. Bovendien nemen rolstoelen ook steeds

fauteuil roulant, fût-il électrique, à ses véhicules. Certes, les fauteuils électriques sont nettement plus lourds que les fauteuils classiques et sollicitent davantage l'élévateur des minibus. Les dimensions des fauteuils roulants, tant manuels qu'électriques, ont par ailleurs tendance à augmenter. Ce n'est pas sans poser, parfois, un problème de capacité. Selon la STIB, jamais le service aux clients n'en a cependant été altéré.

Vos informations relatives aux horaires de fonctionnement du service des minibus sont correctes. Mais il n'est absolument pas nécessaire de s'y prendre huit jours à l'avance pour réserver. Le délai de réservation est actuellement de 48 heures. Je reconnais que c'est trop long.

Enfin, comme tout service public, la STIB se doit de faire des efforts pour améliorer l'autonomie de déplacement des personnes à mobilité réduite. C'est dans ce cadre que nous procédons à une évaluation et que nous prendrons éventuellement de nouvelles orientations.

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

Mme Danielle Caron.- Pour les voiturettes électriques, que doivent faire les personnes si elles voient qu'il y a des améliorations à apporter? Doivent-elles s'adresser à vous ou à l'administration? Je suppose que les personnes qui ont relevé le problème, ne l'ont pas inventé. Elles doivent prendre des planches supplémentaires, sinon l'accès à ces minibus est difficile.

M. Pascal Smet, ministre.- Qu'elles écrivent à la STIB avec copie à mon intention. Je pourrai ainsi suivre le dossier.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

meer plaats in. Volgens de MIVB is de dienstverlening echter nog niet in het gedrang gekomen.

Uw informatie over de dienstregeling klopt, maar het is zeker niet nodig om acht dagen op voorhand te reserveren. Op dit ogenblik moet men 48 uur op voorhand reserveren en dat is inderdaad te lang.

Zoals elke overheidsdienst moet de MIVB inspanningen leveren om de autonomie van personen met een beperkte mobiliteit te verbeteren. We zullen de situatie evalueren en desnoods maatregelen treffen.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Tot wie kunnen mensen met een elektrische rolstoel zich wenden, als ze problemen hebben? Nu moeten ze bijkomende planken meenemen om op de minibus te geraken.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ze kunnen naar de MIVB schrijven en mij daarvan een kopie bezorgen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "le terminus de la place Marie-José".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je reviens vers vous dans le cadre de l'exploitation d'un terminus de trams sur la place Marie-José à Ixelles. Il y a un an, je vous avais interrogé à ce sujet et j'avais mis en exergue la situation difficile des riverains de la place, eu égard aux nombreuses nuisances sonores et vibrations à l'origine de fissures dans les immeubles voisins. Des difficultés d'accès à la place, dues au stationnement des nouveaux trams boa, venaient s'ajouter à cela.

M. Pascal Smet, ministre.- Les boa sont des métros. Les trams s'appellent flexity. La ville de Berlin a d'ailleurs également acheté ces trams.

Mme Viviane Teitelbaum.- A cet égard, vous m'aviez répondu que malgré la construction d'un nouveau terminus à Boondael, l'enlèvement total des voies de tram n'était pas envisageable, car cette installation servait, en particulier aux heures de pointe, à injecter sur le réseau un service barré, ainsi qu'à retourner des trams hébergés au dépôt de l'avenue de l'Hippodrome. Et de préciser qu'il n'était donc pas possible de supprimer la boucle de Marie-José, mais que cela ne poserait plus de problème, notamment en terme d'accès aux garages, dans la mesure où cette boucle ne serait utilisée que ponctuellement aux heures de pointes. Par ailleurs, vous aviez évoqué la réalisation de travaux au début du printemps 2008, afin de renouveler les voies et de réduire les bruits et les vibrations.

Après vous avoir rappelé, photos à l'appui, que des trams stationnaient en permanence sur la place Marie-José à toute heure de la journée, même pendant les vacances, vous m'aviez répondu que vous vérifieriez personnellement cette situation. Un an plus tard, des travaux ont bien été effectués sur la place Marie-José, mais il semblerait qu'il ne s'agisse pas seulement d'un renouvellement des voies, pour en mettre de plus performantes. Après de grands travaux d'infrastructure - d'aiguillage notamment - la place serait redevenue un grand terminus pour les trams, en ce compris les trams 3000 et 4000, dont le fronton est orné d'un grand "Marie-José".

betreffende "het eindpunt aan het Marie-Joséplein".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De eindhalte van de trams aan het Marie-Joséplein in Elsene bezorgt de omwonenden heel wat overlast door lawaai en trillingen. De nieuwe boastellen bemoeilijken ook de toegang tot het plein.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Boa's zijn metro's. Deze trams heten flexity.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *U antwoordde mij op een eerdere vraag dat er een nieuwe eindhalte aangelegd wordt te Boondael, maar dat de halte aan het Marie-Joséplein tijdens de spitsuren nog steeds nodig is voor een doorstreepte lijn en voor de trams die terugkeren naar de remise aan de Renbaanlaan. Buiten de spitsuren zou er echter geen probleem meer zijn voor de toegang tot de garages. U zei ook dat de sporen in de lente van 2008 vernieuwd zouden worden om het lawaai en de trillingen te verminderen.*

Ik heb u met foto's aangetoond dat er heel de dag door trams op het plein staan, ook, tijdens de vakantie. U zou dit persoonlijk nagaan. Kort daarna vonden er inderdaad werken plaats, maar daarbij werden niet alleen de sporen vernieuwd. Het plein zou bovendien opnieuw een grote eindhalte worden, ook voor de trams 3000 en 4000.

Dit traject wordt dus niet alleen tijdens de spitsuren gebruikt, zoals u vorig jaar aankondigde, maar dient ook als eindhalte voor de lijnen 25 en 94 en als doorgang voor trams die naar de remise terugkeren.

Zult u uw belofte aan de omwonenden nakomen? Zal het Marie-Joséplein inderdaad enkel tijdens de spitsuren gebruikt worden of wordt het een vaste eindhalte?

Il ne s'agit donc plus d'une boucle utilisée ponctuellement, comme vous l'aviez annoncé il y a un an, mais plutôt d'un terminus destiné à dévier bon nombre de trams 25 et 94, ainsi qu'à assurer toutes les rentrées au dépôt et les écolages.

Dès lors, je souhaiterais savoir si vous comptez respecter l'engagement que vous aviez pris envers les habitants de ce quartier. Peuvent-ils s'attendre à voir la situation évoluer enfin positivement ? La place Marie-José sera-t-elle une boucle utilisée ponctuellement ou deviendra-t-elle un vaste terminus de trams, contrairement aux attentes légitimes des riverains ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Des travaux viennent effectivement d'être effectués aux voies du terminus Marie-José. Il s'agissait plus particulièrement de placer les équipements de sécurisation du fonctionnement des aiguillages qui doivent désormais équiper tout le réseau.

Comme je vous l'ai expliqué le 10 octobre 2007 devant cette commission, il n'est pas possible pour la STIB d'abandonner l'exploitation de la boucle de la place Marie-José. Elle est indispensable pour des services limités et des renforts, à l'heure de pointe plus particulièrement.

Vous n'êtes pas sans savoir que la fréquentation du réseau de la STIB ne cesse de croître. Elle a atteint l'an dernier le chiffre appréciable de 277 millions de voyages. Vous comprendrez que, dans ces conditions, la STIB n'a d'autre choix que d'utiliser toutes les infrastructures qui sont à sa disposition. Toutefois, la situation actuelle n'est pas tout à fait représentative, car :

- la STIB a limité certains trajets de la ligne 25 à Marie-José pour résoudre un souci ponctuel au terminus Boondaal. Ce problème sera résolu dès le 30 juin ;

- les circulations d'essai pour roder le nouveau matériel et le matériel de formation pour le personnel sont actuellement plus élevées qu'en situation normale, car le matériel est en cours de livraison. Le dernier T3000 vient d'être livré et par conséquent, l'utilisation de ce terminus devrait quelque peu diminuer d'ici quelques semaines.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De werken aan de sporen van de eindhalte Marie-José zijn klaar.*

Zoals ik reeds zei, is de MIVB genoodzaakt om gebruik te maken van de lus op het Marie-Joséplein teneinde de dienstverlening te garanderen.

Zoals u weet, heeft de MIVB steeds meer klanten. Vorig jaar werden er 227 miljoen verplaatsingen afgelegd op het net. In deze omstandigheden moet de MIVB alle infrastructuur maximaal gebruiken.

De huidige problemen op het Marie-Joséplein hebben echter ook te maken met het feit dat lijn 25 soms het plein als eindhalte gebruikt om problemen aan de eindhalte Boondaal te vermijden. Dat probleem zou tegen 30 juni van de baan moeten zijn. Bovendien worden er tegenwoordig meer testen opleidingsritten uitgevoerd omdat er veel nieuw materiaal wordt geleverd.

De buurtbewoners hebben ongetwijfeld vastgesteld dat de trillingen zijn afgenomen door de onderhoudswerken.

En outre, les riverains concernés auront certainement constaté que les vibrations subies au passage des trams ont considérablement diminué, suite à la réalisation des travaux d'entretien.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Il faut prendre en compte le désarroi des riverains, qui ne peuvent pas sortir de leurs garages.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous avez raison. Le nombre de trams est trop important et devrait diminuer dans les semaines à venir. Le problème de Boondael sera résolu après un mois de rodage et le nombre de trams devrait diminuer un peu.

Mme Viviane Teitelbaum.- C'est cet "un peu" qui m'inquiète. Il ne faudrait pas que cela diminue "un peu", mais qu'il reste peu de trams, pour que les riverains puissent vivre.

M. Pascal Smet, ministre.- Je reconnais le problème, mais je ne veux pas arrêter une exploitation de la boucle.

Mme Viviane Teitelbaum.- Je vous invite à organiser une réunion avec les riverains et à leur expliquer la situation. Mme Huytebroeck et vous-même leur aviez fait des promesses, qui ne sont pas tenues.

M. Pascal Smet, ministre.- En général, je tiens mes promesses. Nous nous rendrons sur place.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON

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

concernant "l'existence insuffisante de 'roller parks' en Région bruxelloise".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Het is erg vervelend voor de buurtbewoners dat ze hun garages vaak niet kunnen uitrijden.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *U hebt gelijk. Er staan te veel tramstellen op het Marie-Joséplein. Er is wat beterschap op komst.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Wat beterschap is onvoldoende. Er moet een echte oplossing komen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ken het probleem, maar de MIVB heeft de lus op het Marie-Joséplein nodig.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *U zou een buurtvergadering moeten organiseren. Zowel u als minister Huytebroeck hebben reeds beloften gedaan die u niet hebt nagekomen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik houd meestal mijn beloften.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

betreffende "het tekort aan rollerparks in het Brussels Gewest".

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

Mme Danielle Caron.- Pour ceux qui veulent s'adonner à la pratique intensive du skate-board en Région de Bruxelles-Capitale, il existe le 'roller park' d'Anderlecht (situé quai de Biestebroek, avec un prix étudiant de 2,5 euros) et le 'roller park' de Forest (5 euros l'entrée).

Cependant, il n'existe plus autant d'endroits qu'auparavant pour assouvir réellement sa passion, si ce ne sont quelques petites infrastructures telles que celle réalisée au parc du square Meudon ou un petit tremplin au parc de la Woluwe.

N'est-il pas possible ou envisageable de créer d'autres sites dignes de ce nom dans la Région bruxelloise, afin que tous ces jeunes puissent s'épanouir sagement à travers leur passion ?

La question mérite d'être posée car il ne s'agit pas seulement d'un sport en vogue, mais bien d'une pratique qui traverse les générations depuis plusieurs dizaines d'années et qui connaît un succès chez un grand nombre d'enfants, d'adolescents, voire de jeunes adultes.

Qu'en est-il pour cet été ?

M. le président.- Je m'interroge quant à la compétence de notre commission en la matière. Je m'étonne que le Bureau élargi ait renvoyé une question relative à une matière sportive devant notre commission.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est à la limite de mes compétences. Mme Huytebroeck également pourrait être concernée dans le cadre de l'aménagement des parcs.

Le plan pluriannuel des travaux publics n'a pas prévu de tels investissements. Je ne puis qu'inviter la commune concernée à introduire un dossier auprès de M. Kir. En effet, le gouvernement a dégagé des moyens pour subventionner les infrastructures sportives communales.

Vous pouvez également demander à Mme Huytebroeck si un tel aménagement est envisageable dans un parc ou ses alentours.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Wie intensief wil skateboarden in het Brussels Gewest kan terecht in het rollerpark aan de Biestebroekkaai in Anderlecht (toegangsprijs van 2,5 euro voor studenten) of het rollerpark van Vorst (toegangsprijs van 5 euro).*

Daarnaast zijn er evenwel niet zoveel plaatsen waar jongeren hun passie kunnen beleven, op een aantal kleine installaties na zoals in het Meudonpark en het Woluwepark.

Die sport heeft alsmaar meer succes. Is het niet mogelijk om nog ander sites in Brussel te creëren? Hoe zit het voor deze zomer?

De voorzitter.- Het verbaast mij dat het Bureau deze vraag naar deze commissie heeft doorverwezen. Ik ben niet zeker of wij wel bevoegd zijn.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De vraag grenst aan mijn bevoegdheden, maar ook aan die van mevrouw Huytebroeck in het kader van het parkbeheer.*

Het meerjarenplan voor de openbare werken voorziet niet in dergelijke investeringen. De gemeenten kunnen altijd een dossier indienen bij de heer Kir, aangezien de regering middelen heeft uitgetrokken voor de subsidiëring van gemeentelijke sportinfrastructuur. U kunt ook mevrouw Huytebroeck vragen of een dergelijke infrastructuur mogelijk is in een park of de omgeving ervan.

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

Mme Danielle Caron.- Il s'agit d'infrastructures.

M. le président.- Cette commission est compétente uniquement pour les infrastructures qui ont trait à la mobilité. Il s'agit dans votre question d'infrastructures de parc ou sportives. Le Bureau élargi a manifestement commis une erreur d'aiguillage.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME NATHALIE GILSON

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

concernant "la lutte contre l'imperméabilisation de la ville".

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

Mme Nathalie Gilson.- A l'heure où le plan Pluie du gouvernement est à l'enquête publique, je saisis l'opportunité pour vous demander un état des lieux de votre politique en matière de travaux publics. Ce secteur joue un rôle particulier dans la lutte contre l'imperméabilisation de la ville, laquelle favorise l'apparition des inondations en cas de fortes pluies.

Plusieurs aspects entrent en ligne de compte : le type de revêtement choisi pour les voiries, les places, les parkings, les aménagements paysagers des abords de voiries, les systèmes de raccordement à l'égout ou d'autres techniques visant à ne pas rejeter les eaux pluviales aux égouts.

Toutes ces techniques alternatives de traitement des eaux pluviales lors des travaux publics en voirie existent et ont fait leurs preuves, notamment dans la région de Douai dans le nord de la France. Nous avons vu encore récemment lors des fortes pluies à Bruxelles que les égouts débordent rapidement et que, dans certaines communes, les bassins d'orage n'ont déjà plus la capacité suffisante prévue

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- Mijn vraag gaat over infrastructuur.

De voorzitter.- Deze commissie is enkel bevoegd voor mobiliteitsinfrastructuur. Het Bureau heeft de vraag blijkbaar slecht doorverwezen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NATHALIE GILSON

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

betreffende "de strijd tegen de ondoorlaatbaarheid van de stad".

De voorzitter.- Mevrouw Gilson heeft het woord.

Mevrouw Natalie Gilson (in het Frans).- *Het regenplan van de regering is momenteel het voorwerp van een openbaar onderzoek. Kan de minister me bij deze gelegenheid toelichting verschaffen bij zijn beleid inzake openbare werken? Die zijn immers belangrijk in de strijd tegen de ondoorlaatbaarheid van de stad bij overstromingen ingevolge zware regenval.*

Hierbij spelen verschillende factoren een rol, zoals het wegdek, de pleinen, de parkings, de beplanting langs de wegen en het feit of het regenwater al dan niet in het rioleringsnet terechtkomt.

In Douai (Noord-Frankrijk) is gebleken dat er goed functionerende alternatieven bestaan voor de verwerking van het regenwater bij openbare werken. Bij zware regenval in het Brussels Gewest overstromen de riolen en in een aantal gemeenten is de capaciteit van de stormbekkens nu reeds onvoldoende.

Welke initiatieven heeft de minister genomen om de

initialement lors de la décision de reconstruction.

Quel est le bilan de votre action destinée à réduire l'imperméabilisation du sol de notre Région ? Quelle est la proportion de voiries dont les travaux sont effectués avec un revêtement drainant, permettant à l'eau de s'écouler dans le sol ? Quelle est la proportion de voiries sans raccordement à l'égout pour les eaux pluviales mais conçues avec des systèmes alternatifs d'infiltration dans le sol ? Combien d'aménagements d'abords de voiries prévoient-ils un système visant à réduire l'écoulement des eaux de pluie ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En voirie, aucune disposition particulière n'est prévue en matière de stockage d'eau de ruissellement.

Quasiment tous les revêtements en asphalte drainant ont été supprimés, étant donné leur mauvais comportement en milieu urbain. En effet, en raison du pourcentage de vide nécessaire pour assurer la drainabilité, les pierres constituant le mélange n'ont pas un contact sur toute leur surface et n'adhèrent donc pas idéalement au mastic d'enrobage et aux autres pierres. Dès lors, elles présentent une moindre adhérence à l'ensemble. Plus particulièrement en surface, elles sont soumises à des efforts de frottement des pneus dus aux girations dans les carrefours, aux freinages et démarrages fréquents en ville. Par conséquent, les pierres en surface se désolidarisent du support et une usure rapide se développe. Ces phénomènes sont par contre négligeables sur les autoroutes.

Les voiries régionales sont en principe fort fréquentées. Le trafic de poids lourds y est notamment très important. Elles se prêtent dès lors peu à des expériences avec des revêtements drainants -klinkers, enrobé drainant, dalles de gazon. Lors de travaux de réaménagement de voirie, je m'efforce toujours de réserver un maximum d'espace public aux zones de verdure. La plantation d'arbres, d'arbustes, de fleurs ou encore de haies, ainsi que des portions de pelouses permettent également aux eaux de pluie excédentaires de pénétrer dans le sol. Je me réfère par exemple à la rue de la Brasserie où, comme je l'ai expliqué aux riverains, on a explicitement prévu un petit espace vert pour absorber un peu de l'eau

ondoorlaatbaarheid van de bodem te verminderen? Hoeveel wegen beschikken er over een drainerend wegdek? Hoeveel wegen beschikken er over een afvoersysteem dat niet op de riolering is aangesloten en dat het overtollige water in de bodem laat infiltreren? Hoeveel wegenbermen beschikken over een systeem om te verhinderen dat het regenwater wegstroomt?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er bestaat geen enkele specifieke bepaling ter zake.*

Haast alle stukken wegdek in waterdoorlatend asfalt werden verwijderd, omdat dit materiaal niet goed functioneert in een stedelijke omgeving. Aangezien er onder een wegdek in waterdoorlatend asfalt voldoende lege ruimte nodig is voor de drainage, zitten de stenen minder stevig vast en komen ze los of verslijten ze op plaatsen waar auto's veelvuldig draaien en remmen (zoals kruispunten). Op snelwegen doet dit probleem zich amper voor.

Op de gewestwegen rijden veel vrachtwagens. Ook daar is een waterdoorlatend wegdek dus niet aangewezen. Bij de heraanleg van een weg zorg ik altijd voor zo veel mogelijk groene zones (gazon, bomen, bloemen, hagen,...) zodat het regenwater in de grond kan dringen. In de Brouwerijstraat heb ik bijvoorbeeld in een kleine groene zone voorzien.

Bij de heraanleg van de tram- en busstrook in de Van Volxemlaan is er over de hele lengte van de strook een bufferriool geplaatst. Hopelijk zal deze maatregel volstaan om te voorkomen dat de bestaande riolen bij hevige regenval overlopen.

Het meerjarenplan voorziet voor 2009 in een stormbekken onder de viaduct Drie Fontein.

Doorlaatbare materialen kunnen alleen worden gebruikt voor de heraanleg van een plein. In elk individueel geval zal een studie moeten uitwijzen of dat een goede optie is.

de cette rue.

Dans le cadre de l'aménagement d'une bande réservée aux trams et aux bus sur l'avenue Van Volxem, un conduit d'égout tampon a été prévu pour retenir l'équivalent de l'eau de pluie sur cette bande jusqu'à ce que les plus fortes précipitations soient passées. Nous espérons ainsi, par l'aménagement d'une surface revêtue supplémentaire, éviter que les égouts déjà existants ne soient saturés.

Par ailleurs, le plan pluriannuel prévoit pour 2009 un budget pour la construction d'un bassin d'orage sous le viaduc des Trois Fontaines, afin de retenir les eaux de pluie et de les déverser dans les égouts lorsque ceux-ci sont à nouveau à même de les évacuer.

Les seules surfaces revêtues qui pourraient être étudiées sous cet angle sont les places, dans le cadre de leur éventuel futur réaménagement. Pour chaque cas, il conviendrait de faire une étude pour évaluer l'opportunité de la mesure.

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

Mme Nathalie Gilson.- On m'avait dit que vous n'étiez pas favorable aux revêtements perméables. Vous me le confirmez.

Je pense que cela vaudrait malgré tout la peine que les services de l'administration aillent voir ce qui se fait dans le nord de la France, parce que les villes y connaissent également un trafic important.

Pour ce qui concerne la récolte des eaux pluviales, la construction de bassins de rétention supplémentaires est une bonne nouvelle, mais je n'entends pas que vous avez initié des techniques d'infiltration de l'eau de pluie dans le sol. On reste donc encore dans la logique où on récolte l'eau et où elle va à l'égout.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas possible en milieu urbain. Je l'ai aussi expliqué aux riverains de la rue de la Brasserie. Si on le fait, cela peut s'avérer très dangereux, parce qu'en cas de fortes pluies, l'eau ne va pas pénétrer dans le sol mais s'écouler.

Mme Nathalie Gilson.- Vous prenez l'exemple de la rue de la Brasserie qui a une déclivité très

De voorzitter.- Mevrouw Gilson heeft het woord.

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- *U bent duidelijk geen voorstander van waterdoorlatend wegdek. Misschien moeten de administratieve diensten eens een kijkje nemen in de Noord-Franse steden, waar deze techniek wel wordt toegepast? Het is positief dat er vergaarbakken bijkomen voor de opvang van regenwater maar het is jammer dat u zich tot die ene logica beperkt.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In steden zijn waterdoorlatende materialen geen goede optie. Ik heb dat aan de bewoners van de Brouwerijstraat uitgelegd. Bij sterke regenval kan het zelfs gevaarlijk zijn: het water kan niet in de bodem dringen en vloeit weg.*

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- *De Brouwerijstraat heeft een grote hellingsgraad. Men*

importante. Dans ce cas précis, il est possible qu'il faille des paliers en sous-sol pour freiner cet écoulement.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous n'avez pas mentionné les pavés, mais, par exemple, en Région bruxelloise, on coule du béton entre les pavés, et il y a ruissellement.

Mme Nathalie Gilson.- On ne met plus de béton entre les pavés.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela sera une bonne affaire pour les finances de votre commune. Trois mois après, vous pourrez tout refaire.

Mme Nathalie Gilson.- Cette technique de puits d'infiltration, qui ne s'applique pas spécifiquement aux rues à forte déclivité, permet de filtrer l'eau de pluie.

M. Pascal Smet, ministre.- Une exposition sur ce thème, cofinancée par mon ministère, a lieu à La Cambre pour l'instant.

Mme Isabelle Emmery.- Il faut intégrer les techniques dans la réalité.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est là notre souhait, lorsque c'est possible. Je ne veux pas promettre des choses qui ne tiendront pas la route.

Mme Nathalie Gilson.- Cette technique tient la route et a fait ses preuves.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME NATHALIE GILSON

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

concernant "les promenades cyclistes en Région bruxelloise".

zou in dat geval ondergrondse vlakken kunnen aanbrengen om het wegvloeiën van het water af te remmen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ook kasseien bieden geen oplossing. Doordat men ze met beton voegt, laten ze geen water door.

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- Men gebruikt toch geen beton meer?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Als uw gemeente heeft beslist om kasseien niet langer met beton te voegen, zal ze drie maanden na de werkzaamheden alles opnieuw moeten doen.

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- Door gebruik te maken van infiltratiebekkens is het mogelijk om regenwater te filteren. Overigens wordt die techniek niet enkel toegepast in straten met een groot hoogteverschil.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Op dit ogenblik loopt er een tentoonstelling over het onderwerp

Mevrouw Isabelle Emmery (in het Frans).- Zulke technieken moeten ook echt worden toegepast.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Dat probeer ik ook te doen als het kan. Ik doe geen beloften die ik niet kan nakomen.

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- Infiltratiebekkens hebben hun nut al bewezen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NATHALIE GILSON

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

betreffende "de fietswandelroutes in het Brussels Gewest".

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

Mme Nathalie Gilson.- Dans le cadre de votre politique de mobilité, vous encouragez grandement les citoyens à faire usage de leur vélo pour leurs déplacements. Il s'agit là d'un usage fonctionnel du vélo pour amoindrir autant que possible le recours à la voiture, plus polluante et source de problèmes de mobilité aux heures de pointe.

Le vélo remplit aussi une fonction ludique, à l'occasion d'une ballade en famille, de visites ou de moments sportifs, seul ou entre amis. Ainsi, beaucoup de gens apprécient d'enfourcher leur vélo le week-end pour prendre l'air et découvrir notre Région autrement. Il est donc ici aussi utile de faire des efforts pour permettre aux citoyens de s'adonner à cette activité dans de bonnes conditions. D'autant que notre Région ne manque pas d'itinéraires cyclistes intéressants, évidemment en forêt de Soignes, mais aussi au cœur de la ville, avec les nombreux parcs et autres terrains verts. Aussi, je m'étonne que l'information sur ces parcours ne soit pas rendue plus accessible, surtout par internet. Il n'est effectivement pas aisé de trouver un itinéraire à imprimer par ce moyen.

Pro vélo, l'asbl chargée de la promotion du vélo en Région bruxelloise, a édité des brochures sur un ensemble de promenades et organise des tours guidés payants. Il est également possible de réserver une randonnée en contactant, quatre semaines à l'avance, le service des sports de la Commission communautaire flamande. Il faut ici rappeler que 56% de la forêt de Soignes sont gérés par la Région flamande. Pour 75 euros, vous avez donc droit à une location de vélo et une randonnée d'une demi-journée avec accompagnateur.

Ces découvertes avec des personnes formées sont des options intéressantes mais devraient néanmoins rester des options. Il faudrait promouvoir avant tout le fait que les gens puissent avoir accès à des plans de promenades de loisirs directement en ligne, sur internet, pour ne pas mettre un frein à leur envie de découvrir la Région de Bruxelles-Capitale à vélo.

J'ai consulté le site du groupe ARCO, qui est très bien fait par ailleurs et qui reprend un grand nombre de promenades disséminées sur l'ensemble du territoire national, mais la Région bruxelloise est complètement oubliée. A croire qu'il n'y existe pas

De voorzitter.- Mevrouw Gilson heeft het woord.

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- *U moedigt Brusselaars aan om meer te fietsen.*

Je kunt fietsen een functionele rol toebedelen, maar het is ook een vrijetijdsactiviteit. Veel mensen gaan in het weekend graag een eindje fietsen. Het ontbreekt in het Brussels Gewest niet aan interessante fietsroutes. Het verbaast me echter dat er zo weinig informatie over te vinden is, vooral op het internet.

Pro Vélo geeft folders uit met informatie over de routes en organiseert begeleide rondritten. Wie vier weken op voorhand de Vlaamse Gemeenschapscommissie contacteert, kan ook een fietstocht organiseren.

Zulke mogelijkheden zijn interessant, maar in de eerste plaats moeten mensen gemakkelijk zelf fietsroutes kunnen downloaden.

De website van de Groep ARCO toont tal van fietsroutes in heel België, maar Brussel wordt totaal vergeten.

Op de website van het Zoniënwoud kan men voor elke wandeling een plannetje met interessante informatie terugvinden, maar de meeste trajecten zijn niet of niet volledig toegankelijk per fiets.

Er zijn natuurlijke de gewestelijke fietsroutes, maar die worden vooral voor verplaatsingen gebruikt en niet zozeer in een recreatieve context. Voor recreatieve fietswandelingen kan men vaak alleen maar terecht bij een vzw of organisatie of moet men betalen.

Bent u van plan om hierin verandering te brengen? U hebt een kaart uitgedeeld met de fietspaden en fietsroutes. Die lijkt een antwoord op mijn vraag te bieden. Hoe zal dit document worden verspreid? Zal die informatie ook op het internet worden geplaatst?

de promenades cyclistes !

Le site internet de la forêt de Soignes est une autre bonne référence. Il existe pour chaque promenade un plan tracé des parcours, avec des commentaires très intéressants. Malheureusement, la plupart de ces parcours ne sont pas accessibles aux vélos ou pas dans leur entièreté.

Il existe bien sûr les itinéraires cyclables régionaux (ICR). Disposez-vous d'un bilan de leur fréquentation ? Ces ICR sont cependant davantage liés à une fonctionnalité ou à un déplacement qu'au loisir. Pour ce qui est des loisirs, il faut toujours passer par une asbl ou par une organisation ou payer.

Avez-vous entrepris des démarches pour résoudre ce problème ? Vous déposez sur les bancs une carte vélo, pistes cyclables, chemins en forêt. Cela semble être une réponse à ma question. Quelle diffusion est prévue pour ce document ? Une diffusion par internet est-elle envisagée, pour qu'en un seul clic les gens aient accès à un plan plus lisible pour planifier leurs promenades de loisir ou accéder à des commentaires sur ces promenades ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Mon souci premier consiste à encourager l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens afin de développer une politique de mobilité durable. Les cyclistes journaliers choisiront d'autant plus ce moyen de transport pour partir à la découverte de la ville. Les choses sont malheureusement beaucoup moins évidentes pour ce qui concerne le public bruxellois. Les activités organisées pendant la Semaine de la mobilité ou le Dimanche sans voiture témoignent pourtant du fait que les Bruxellois sont nombreux à posséder un vélo, 300.000 selon l'enquête-ménage réalisée en 2001, mais ils l'utilisent uniquement pour leurs loisirs.

A l'échelon politique, il reste bien entendu une marge suffisante pour promouvoir l'utilisation de la petite reine pendant les activités de loisirs. Mon administration a d'ailleurs réalisé un site internet spécifique qui reprend toutes les informations pratiques sur le vélo ainsi qu'une carte sur laquelle figurent tous les aménagements conçus pour les cyclistes, notamment la Promenade verte et les chemins de la forêt de Soignes. La dernière édition

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik wil het gebruik van de fiets bij kleine verplaatsingen aanmoedigen. Wie dagelijks de fiets gebruikt, zal die ook nemen om de stad te ontdekken. Veel Brusselaars doen dat echter niet. De Week van de Mobiliteit en de autoloze zondag hebben nochtans aangetoond dat veel Brusselaars een fiets hebben. Ze gebruiken die echter alleen in hun vrije tijd.*

We blijven het fietsen in de vrije tijd ook promoten. Mijn administratie heeft een speciale website ontwikkeld met alle praktische info over de fiets en een kaart van alle fietswegen. Op de recentste uitgave van deze kaart, enkele weken oud, staan ook de hoogtelijnen aangegeven. De vereniging Pro velo verkoopt ze voor 1 euro.

De GFR's (gewestelijke fietsroutes) zijn zo opgevat dat ze de fietsers naar de voornaamste attracties in het gewest leiden en lopen langs erg aangename trajecten, weg van de grote wegen. Hetzelfde geldt voor de Groene Wandeling.

de cette carte, publiée il y a quelques semaines à peine, intégralement plastifiée, indique également les courbes de niveau, ce qui rend les balades dominicales plus agréables. Cette carte, accessible par le site internet, peut être achetée auprès de l'association Pro vélo pour la modique somme d'un euro.

Concernant les promenades à vélo, je vous rappelle que les itinéraires cyclables régionaux (ICR) sont conçus de manière à guider les cyclistes vers les principaux pôles attractifs de la Région. La plupart des ICR déjà réalisés (Woluwe-Saint-Lambert, Evere, Auderghem, Uccle) comportent des tronçons très agréables à parcourir, à l'abri des grands axes. Il en va de même pour l'itinéraire le long du canal, qui est en voie d'être achevé. La Promenade verte est également un itinéraire fléché confortable, parcourant les zones vertes situées en périphérie de la Région.

Par ailleurs, je ne peux répondre à votre question concernant l'utilisation des ICR. Il ne s'agit pas de circuits fermés, mais d'itinéraires que chacun, en fonction du parcours qu'il effectue, peut suivre sur une courte portion ou, au contraire, sur toute la longueur. Il est par conséquent impossible de comptabiliser le nombre d'utilisateurs des ICR.

Enfin, ajouter un balisage touristique à celui des itinéraires existants risque de nuire à la lisibilité et serait une source de confusion pour les cyclistes à chaque carrefour. Les nombreuses cartes et publications - éditées par la Région, Pro vélo, Brukselbinnenstebuiten, mais aussi par des initiatives privées - sont plus utiles, car elles permettent de découvrir la Région à vélo selon son rythme propre, sans devoir recourir à des randonnées guidées. Néanmoins, la Région compte améliorer le balisage de ses ICR.

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

Mme Nathalie Gilson.- Concernant la carte disponible sur internet, et par ailleurs en vente à un euro, y a-t-il moyen d'en télécharger des parties ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je crois que oui.

- *L'incident est clos.*

Ik kan geen cijfers geven over het gebruik van de GFR's. Dit zijn geen gesloten circuits. Iedereen kan naar believen een gedeelte ervan volgen.

Wanneer we toeristische routes gaan toevoegen aan de bestaande fietsroutes, wordt het nogal ingewikkeld. De vele bestaande kaarten en publicaties zijn veel handiger. Daarmee kan iedereen het gewest op zijn eigen tempo per fiets leren kennen. Het gewest zal wel de bewegwijzering van de GFR's verbeteren.

De voorzitter.- Mevrouw Gilson heeft het woord.

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- *Is het mogelijk om een deel van de kaart te downloaden?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik denk het wel.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE SWAELENS

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

concernant "les trajets transversaux sur le réseau de la STIB".

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

Mme Anne Swaelens.- Je voudrais attirer votre attention sur le problème des trajets transversaux de la STIB. J'entends par là les trajets qui ne passent pas par le centre-ville. En effet, dès lors qu'on ne part pas du centre ou qu'on ne se rend pas vers le centre, les temps de parcours sont beaucoup plus longs et il faut multiplier les correspondances.

Ainsi, on en arrive à une situation quelque peu surréaliste où, pour un trajet entre deux communes limitrophes, on obtient des temps de parcours d'une heure et quart, au point que la marche à pied devient parfois une alternative aussi rapide. Par exemple, pour se rendre de Watermael-Boitsfort à Uccle, deux communes voisines, la STIB nous propose trois correspondances et une heure de trajet. Face au nombre élevé de correspondances et au temps de parcours particulièrement long pour des zones géographiquement proches, il est inévitable que les usagers se rabattent sur la voiture.

D'autres zones sont également concernées. Ainsi, se rendre de Forest à Anderlecht peut relever du parcours du combattant. Par exemple, aller de la chaussée de Neerstalle au boulevard Maurice Carême nécessite trois correspondances et un temps approximatif de 52 minutes. Pour deux zones aussi proches, ce temps de parcours ainsi que le nombre de correspondances ne sont pas acceptables. Se rendre de Ixelles vers Woluwe-Saint-Pierre peut également nécessiter près d'une heure de trajet. Pour deux communes aussi proches, à nouveau, le trajet est trop long.

Remarquez que, dans mes exemples de trajet, je n'ai pris que de grands axes de circulation. Dès lors, je n'ose imaginer quels seraient les temps de

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE SWAELENS

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

betreffende "de transversale trajecten op het MIVB-net".

De voorzitter.- Mevrouw Swaelens heeft het woord.

Mevrouw Anne Swaelens (in het Frans).- *De transversale trajecten op het MIVB-net, met andere woorden de trajecten die niet via het stadscentrum gaan, laten heel wat te wensen over. Als men niet van het centrum vertrekt of naar het centrum gaat, duurt het traject immers te lang en moet men te vaak overstappen.*

Wie met het openbaar vervoer van Watermaal-Bosvoorde naar buurgemeente Ukkel wil gaan, doet daar minstens een uur over en moet driemaal overstappen. Hetzelfde geldt voor een traject van Vorst naar Anderlecht of van Elsene naar Sint-Pieters-Woluwe. Dat is totaal onaanvaardbaar. De trajecten zijn bovendien nog langer als men niet langs de grote verkeersassen moet zijn of als men niet tijdens de spitsuren reist. Het is dus niet verwonderlijk dat de reizigers voor die trajecten de auto nemen als zij dat kunnen.

Het openbaar vervoer moet een geloofwaardig alternatief voor de auto zijn. De MIVB moet dus ook een efficiënt aanbod waarborgen op de transversale trajecten. Hoe zult u dat verbeteren?

parcours et le nombre de correspondances s'il fallait se rendre dans des rues plus petites et plus isolées. De plus, ces parcours ont été calculés en semaine aux heures de pointe. S'il fallait effectuer ces mêmes trajets aux heures creuses, en soirée ou le week-end, n'importe qui serait découragé et opterait, s'il le peut, pour la voiture.

Les transports en commun sont censés être une alternative crédible à la voiture. Que ce soit pour les revenus modestes qui ne disposent pas d'un véhicule personnel ou que ce soit pour lutter contre les émissions polluantes, la STIB se doit de proposer une offre plus performante et ce, particulièrement pour les trajets transversaux.

Que comptez-vous faire pour améliorer les trajets transversaux ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous rejoins sur le constat général : dans un réseau de transport public, les trajets "transversaux" comptent parmi les plus difficiles à réaliser rapidement. Ce phénomène n'est d'ailleurs pas propre à Bruxelles.

Il est bien évident que, les ressources n'étant pas extensibles à l'infini, le déploiement de l'offre doit viser en priorité les couloirs le long desquels la plus forte demande est constatée et qui correspondent en priorité aux trajets radiaux vers le centre ainsi que vers les principaux pôles générateurs de déplacements dans la Région. Nous disposons déjà de quelques lignes de rocade, certes en nombre insuffisant, et leur organisation nécessiterait davantage de moyens. C'est pourquoi, je vous demande de faire le "lobbying" nécessaire auprès du ministre-président pour qu'il me supporte chaque fois que l'on demande davantage d'argent pour organiser ces lignes transversales.

Nous avons le projet très concret - prévu dans le contrat de gestion et le plan d'investissement - de prolonger la ligne du tram 23 par Albert et le parc Duden vers le bas de Forest, Anderlecht et Molenbeek, Mettewie, pour rejoindre Laeken, ce qui permettra de résoudre beaucoup de problèmes entre Forest, Anderlecht et Molenbeek. Nous réaliserons de cette façon une très grande rocade, bidirectionnelle, avec des trams en site propre. La concrétisation de ce projet prendra encore quelques

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben het met u eens dat "transversale trajecten" via het openbaar vervoer te veel tijd vergen.*

Gezien de weinige middelen waarover de MIVB beschikt, spitst ze haar aanbod toe op die trajecten waar de vraag het grootst is. Concreet zijn dat de trajecten van en naar het centrum. De MIVB heeft al enkele transversale lijnen uitgewerkt, maar die volstaan niet. Voor een ruimer aanbod heeft ze meer middelen nodig. Ik hoop dan ook dat u druk zult uitoefenen op de minister-president opdat hij de nodige middelen zou vrijmaken.

Op lange termijn plant de MIVB de verlenging van tramlijn 23 tot in Laken (via Albert, het Dudenpark, Anderlecht, Molenbeek en de Mettewielaan). Het wordt een zeer belangrijke verbinding, in twee richtingen, met trams in eigen bedding.

années.

Je me réjouis de ce que vous soyez mon alliée dans ce combat !

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME NATHALIE GILSON

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

concernant "la présence et l'utilisation d'un écran multimédia sur la place Flagey".

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

Mme Nathalie Gilson.- La place Flagey sera bientôt inaugurée après de nombreuses années de travaux, d'inconvénients et de souffrances pour les riverains. De grands efforts ont été faits pour que cette place soit particulièrement belle et soignée dans son esthétique.

Si l'on revient un peu en arrière, le projet d'aménagement de la superficie de la place retenu par le gouvernement à votre initiative - puisque vous aviez lancé un appel à projets - prévoyait un emplacement sur la place pour un écran double face pivotant. Dans le dossier de l'auteur du projet retenu par le gouvernement régional, il est précisé que la commune et la Région souhaitent utiliser cet écran comme, je cite, un outil de communication civique et comme support artistique.

Il apparaît que vous auriez lancé récemment un appel d'offres pour le placement d'un écran multimédia sur la place, ce qui est conforme à ce qui était prévu dans le projet, mais au lieu d'être un outil de communication civique et un support artistique de manière pleine et entière, une des faces de cet écran serait un écran publicitaire. Cette utilisation de la moitié de la superficie de l'écran me semble contraire à l'esprit et à la volonté qui avaient prévalu lors du choix fait par le

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NATHALIE GILSON

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

betreffende "de aanwezigheid en het gebruik van een multimediascherm op het Flageyplein".

De voorzitter.- Mevrouw Gilson heeft het woord.

Mevrouw Nathalie Gilson (*in het Frans*).- *Na jarenlange werken en overlast is het Flageyplein binnenkort klaar. Er zijn aanzienlijke inspanningen geleverd om voor een mooi plein te zorgen.*

Volgens uw plannen was het de bedoeling om een groot scherm op het plein te plaatsen dat zou dienen voor praktische mededelingen aan de bevolking of voor artistieke doeleinden.

Blijkbaar hebt u onlangs een offerteaanvraag voor een multimediascherm gelanceerd. Het zou echter niet voor de voornoemde doelstellingen worden gebruikt, maar als reclamepaneel dienen. Dat is in strijd met het oorspronkelijke plan en met de stedenbouwkundige regelgeving.

Neemt u die beslissing om financiële redenen?

Ik ben niet per se tegen reclame, maar ik vind niet dat het scherm op het Flageyplein zich voor publiciteitsdoeleinden leent.

gouvernement de l'aménagement de la place. Il y a en outre une réglementation urbanistique qui prévoit qu'à cet endroit un écran doit être de manière primordiale d'utilité publique.

Je voudrais savoir si c'est une logique purement économique qui justifie ce revirement dans votre chef, puisqu'on passe d'un outil de communication civique et d'un support artistique à l'usage d'une des deux faces comme support publicitaire et commercial.

Ne conviendrez-vous pas que la place Flagey, ses habitants et ses utilisateurs, après tout ce qu'on a fait, méritent un espace vierge de toute publicité ? Bien que n'étant pas à priori contre la publicité, je pense qu'à cet endroit elle n'est pas indiquée.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je constate avec plaisir que vous appréciez les efforts que j'ai fournis pour transformer la place Flagey en un très beau lieu, incontournable à Bruxelles. Comme vous le savez, cela n'a pas toujours été évident.

L'écran multimédia auquel vous faites référence fait partie intégrante du concept choisi pour la place. Les concepteurs ont proposé d'aménager des faces verticales avec des projections artistiques côté nord-ouest de la place. J'ai moi-même étoffé ce concept, en y ajoutant d'autres fonctions. La commune et la Région ont en effet intérêt à diffuser des informations aussi bien artistiques que culturelles, récréatives et publiques générales.

Le coût de cet écran multimédia est élevé. Il coûte à lui seul 150.000 euros. A cela s'ajoutent les frais permanents d'entretien et de gestion. Ni mon administration ni la commune ne sont spécialisées dans ce domaine, étant donné qu'il s'agit d'une installation hautement technologique sujette à évolution rapide. En raison du coût et de l'expertise spécifique, j'ai estimé qu'il convenait de confier l'installation et la gestion à un tiers sur la base d'une concession domaniale. Un appel aux candidats a été lancé fin décembre 2007. J'ai signé, fin mai, un contrat avec un concessionnaire.

Toute cette procédure et la signature de ce contrat ont été établis en étroite concertation avec les

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het doet mij plezier dat u mijn inspanningen voor het Flageyplein op prijs stelt.*

Het scherm past in een totaalconcept voor het plein en zal dienen voor artistieke doeleinden, informatieverstrekking enzovoort.

Het scherm kost niet minder dan 150.000 euro. Bovendien kost het onderhoud ook geld. Aangezien het een hoogtechnologisch snuffje is, wordt het scherm beheerd door een gespecialiseerd bedrijf. Eind december 2007 werd er een offerteaanvraag gedaan. In mei heb ik een contract afgesloten met een concessiehouder. De hele procedure gebeurde in nauwe samenwerking met het kabinet van de burgemeester van Elsene.

Om de installatie en het beheer ervan te financieren zonder bijdrage van het gewest of de gemeente wordt reclame toegelaten. Deze reclame zal verschijnen op de kant van het scherm dat naar de sporen is gericht. De andere zijde zal enkel openbare informatie van het gewest of de gemeente verspreiden, of bijvoorbeeld voetbalmatches, concerten, enzovoort tonen.

Het geheel komt in een metalen omlijsting, die deel uitmaakt van de architectuur van het plein. De architecten van het plein werden dan ook betrokken bij het overleg over de esthetische aspecten. Zonder

services du cabinet du bourgmestre d'Ixelles.

La possibilité de publicité est effectivement prévue, afin de permettre au concessionnaire de trouver le financement nécessaire à cette installation coûteuse et à la gestion permanente, sans devoir nécessiter une intervention financière de la Région ni de la commune. Il y a donc dans ce cas précis un lien direct entre la publicité et l'utilisation des recettes qu'elle génère, puisque celles-ci serviront à financer la gestion et l'entretien de l'écran.

L'écran multimédia comportera deux faces : la face orientée vers la place diffusera uniquement des informations publiques, tandis que l'autre, orientée vers les voiries (rue Malibran), sera utilisée à des fins publicitaires. L'accent est donc mis sur l'écran multimédia orienté vers la place, que la commune et la Région utiliseront par exemple à des fins publiques et événementielles, comme des matchs de football, des concerts, des projections de films en plein air.

L'ensemble est équipé d'un coffrage en métal et constitue ainsi un élément architectural de la place, au même titre que les arrêts de bus et les accès aux espaces souterrains. La réalisation de ce coffrage a été prévue en concertation étroite avec les architectes de la place. Un écran dépourvu de coffrage aurait été perçu comme un pur élément publicitaire. Le coffrage en métal sera perforé afin de garantir une certaine transparence. L'objectif est soutenu par des vellétés esthétiques et architecturales.

Le concessionnaire a introduit une demande de permis d'urbanisme auprès de la commune. J'espère que celle-ci rendra rapidement un avis positif, afin de pouvoir délivrer le permis dès que la Région aura à son tour donné son avis. J'insiste sur l'urgence, pour que le concessionnaire puisse vite commander le panneau et le coffrage en métal.

Il importe en effet que cette place soit préservée de toute publicité. Seul une face de l'écran sera destinée à cela, diffusant des images de qualité, ce qui constitue un atout favorable tant pour la commune que pour les riverains, sans pour autant nuire à la qualité architecturale du projet.

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

de omlijsting zou het scherm de indruk wekken dat het alleen voor reclame dient.

De uitbater heeft een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. Ik hoop dat de gemeente zo spoedig mogelijk een gunstig advies geeft, zodat alles vlot kan verlopen.

Het is belangrijk dat er op het plein geen reclame vertoond wordt. De reclame op de achterkant is een troef voor de gemeente en de omwonenden en brengt de architecturale kwaliteit van het project niet in het gedrang.

De voorzitter.- Mevrouw Gilson heeft het woord.

Mme Nathalie Gilson.- Je regrette qu'on ait conçu un dispositif sans prévision budgétaire. Je rappelle que le budget pour une semaine d'inauguration est de 500.000 euros.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est faux.

Mme Nathalie Gilson.- Je sais que la Région ne donnera que 250.000 euros, mais le budget des organisateurs est de 500.000 euros. L'installation coûte 150.000 euros, mais nous ne disposons pas de données objectives et chiffrées sur les frais de gestion et d'entretien. Les pouvoirs publics induisent la population en erreur quand, dans la phase d'enquête publique, ils parlent d'un dispositif de communication civile et culturelle. Il n'y a pas eu mention du fait que ce serait publicitaire.

Ensuite, l'utilisation d'une face unique, soit la moitié, est en contravention avec la notion d'utilisation primordiale d'utilité publique, qui exige une utilisation de plus de 50%. Ce problème doit être traité en commission de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire.

M. Pascal Smet, ministre.- Dès le début, je n'ai pas exclu la présence de publicité sur la place, à condition qu'elle soit limitée. Or, la commune voulait imposer la publicité, nous avons dû lui dire non. Je me souviens d'un grand débat sur les abribus.

Ensuite, le grand écran est d'une grande qualité artistique et s'inscrit dans l'architecture de la place. Sa gestion et son exploitation ne coûteront rien à la commune ni à la Région, mais un côté sera financé par la publicité. L'autre côté, orienté vers la place, sera exclusivement d'utilité publique.

Enfin, tout a été décidé en étroite collaboration avec le bourgmestre d'Ixelles.

Mme Nathalie Gilson.- Au mépris de l'aspect urbanistique.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est fort de prétendre que je ne tiens pas compte des aspects urbanistiques. Nous avons dû nous battre pour la qualité architecturale de cette place.

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- Voor dit initiatief werd geen begrotingsprognose opgesteld. Het budget voor de week van de inhuldiging bedraagt 500.000 euro.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Dat is onjuist.

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- Het gewest betaalt 250.000 euro en de begroting van de organisatie bedraagt 500.000 euro. De installatie kost 150.000 euro. Er zijn geen gegevens over de beheers -en onderhoudskosten. De overheid strooit de bevolking zand in de ogen. In het openbaar onderzoek wordt het initiatief immers voorgesteld als een instrument voor culturele en andere communicatie met de inwoners. Het reclameaspect komt niet aan bod.

Dit gebruik van één kant van het scherm is in tegenspraak met het begrip "openbaar nut". Daarvoor moet meer dan 50% van het scherm worden benut. Dit probleem moet aan bod komen in de commissie voor de Ruimtelijke Ordening, de Stedenbouw en het Grondbeleid.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Van bij de aanvang heb ik gewag gemaakt van een beperkte hoeveelheid reclame. Dat was een eis van de gemeente. Het gewest heeft dat geweigerd. Ik verwijs naar de discussie over de bushokjes.

Het reuzenscherm heeft een grote artistieke waarde en past volledig in de architecturale aanleg van het plein. Het beheer en de uitbating ervan kosten het gewest en de gemeente geen geld. Eén kant zal reclameopbrengsten opleveren. De kant die naar het plein is gericht, dient alleen voor communicaties van openbaar nut.

Alle beslissingen werden genomen in overleg met de burgemeester van Elsene.

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- Het stedenbouwkundig aspect werd met voeten getreden.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Dat is manifest onjuist.

M. le président.- De toute façon, si ce que vous faites n'est pas conforme au permis d'urbanisme, la commune a la possibilité d'arrêter le chantier. Ce n'est pas le cas.

Mme Nathalie Gilson.- Le chantier n'a pas encore commencé. Il y a eu un avis de la commission de concertation.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est la commune qui délivre le permis.

M. le président.- Qui a introduit la demande ?

M. Pascal Smet, ministre.- Belgoposter a introduit la demande auprès de la commune. Votre question manque de déontologie.

Mme Nathalie Gilson.- Le parlement sert tout de même à mettre des dossiers sur le tapis.

M. Pascal Smet, ministre.- Admettez que la situation est très étrange. Nous sommes dans une procédure où tant Mme Gilson que moi-même sommes concernés.

M. le président.- Nous n'avons pas de pouvoir d'appréciation. Le Bureau élargi a pris la responsabilité de la question. Mme Gilson a été admise à poser sa question et est couverte par une immunité parlementaire. Vous devez accepter que Mme Gilson, en tant que parlementaire, ait le dernier mot.

La parole est à Mme Gilson.

Mme Nathalie Gilson.- Les documents mis à la disposition du public lors de l'enquête publique pour la place Flagey prévoyaient un écran sans publicité. Aujourd'hui, on nous annonce que les moyens sont insuffisants pour le financer. Je regrette l'absence de prévision budgétaire qui aurait permis de se conformer à l'idée initiale.

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- Indien de stedenbouwkundige vergunning niet in overeenstemming was met de werken, kon de gemeente die stilleggen. Dat is niet gebeurd.

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- De werken zijn nog niet begonnen. De overlegcommissie heeft een advies verstrekt.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De gemeente geeft de vergunning af.

De voorzitter.- Wie heeft de aanvraag ingediend?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Belgoposter heeft de aanvraag bij de gemeente ingediend. Uit uw vraag blijkt een gebrek aan deontologie.

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- Het is de taak van het parlement om dossiers uit te spitten.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Het betreft hier een procedure waarin zowel mevrouw Gilson als ikzelf betrokken zijn.

De voorzitter.- De commissie heeft geen beoordelingsbevoegdheid. Het Bureau in uitgebreide samenstelling is verantwoordelijk voor de vraag. Mevrouw Gilson is parlementair onschendbaar. Zij heeft dus het laatste woord.

Mevrouw Gilson heeft het woord.

Mevrouw Nathalie Gilson (in het Frans).- In de documenten die de burgers konden raadplegen met betrekking tot het openbaar onderzoek, was er sprake van een scherm zonder reclame. Nu beweert de minister dat daarvoor onvoldoende geld is. Er is vooraf geen begroting opgesteld om het oorspronkelijke idee te handhaven.

- *Het incident is gesloten.*