



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 11 FEBRUARI 2009**

**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 11 FÉVRIER 2009**

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.

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.

INHOUD	SOMMAIRE
INTERPELLATIES	INTERPELLATIONS
- van mevrouw Brigitte De Pauw	9
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het fietsplan".	9
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Brigitte De Pauw.</i>	<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, Mme Brigitte De Pauw.</i>
- van de heer Johan Demol	15
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de nieuwe tarieven van de MIVB".	15
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, de heer Johan Demol.</i>	<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, M. Johan Demol</i>
MONDELINGE VRAGEN	QUESTIONS ORALES
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	20
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de antisemitische beleidings tegen een MIVB-klant".	20
	20
	18
	15
	20
	18

- van mevrouw Viviane Teitelbaum	22	- de Mme Viviane Teitelbaum	22
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de tramhalte van de Churchill-rotonde".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'arrêt de tram au rond-point Churchill".	
- van de heer Vincent De Wolf	26	- de M. Vincent De Wolf	26
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het gevolg dat de regering wil geven aan de besluiten van de staten-generaal over de mobiliteit".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les suites que le gouvernement compte réserver aux conclusions des états généraux de la mobilité".	
- van mevrouw Carla Dejonghe	29	- de Mme Carla Dejonghe	29
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de mogelijkheid om vervoer voor personen met een handicap toe te laten gebruik te maken van de busbanen".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la possibilité d'autoriser les véhicules transportant des personnes handicapées à emprunter les bandes réservées aux bus".	
- van de heer Ahmed El Ktibi	33	- de M. Ahmed El Ktibi	33
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de toegankelijkheid van lijn 71".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'accessibilité de la ligne 71".	
- van mevrouw Françoise Schepmans	36	- de Mme Françoise Schepmans	36
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des	

		Travaux publics,
		concernant "les parkings à proximité des gares".
- van mevrouw Françoise Schepmans	39	- de Mme Françoise Schepmans 39 à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la mise en oeuvre de l'ordonnance relative aux bus touristiques".
- van de heer Mustapha El Karouni	41	- de M. Mustapha El Karouni 41 à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la politique de la STIB à l'égard des sans-abri".
- van de heer Mustapha El Karouni	44	- de M. Mustapha El Karouni 44 à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "une enquête du Comité P concernant le service Sécurité et Contrôle de la STIB".
- van de heer Yaron Pesztat	46	- de M. Yaron Pesztat 46 à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le stationnement sur les trottoirs dans le goulet Louise".

- van de heer Rachid Madrane	49	- de M. Rachid Madrane	49
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het negatief advies van Leefmilieu Brussel over het Iris 2-plan".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'avis défavorable rendu par l'IBGE relatif au plan Iris 2".	
- van de heer Johan Demol	50	- de M. Johan Demol	50
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de kenmerken van de park-and-ride parkings in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les caractéristiques des parkings-relais en Région de Bruxelles-Capitale".	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Philippe Pivin	50	Question orale jointe de M. Philippe Pivin,	50
betreffende "de overstapparkeerterreinen".		concernant "les parkings de dissuasion".	
- van mevrouw Isabelle Molenberg	55	- de Mme Isabelle Molenberg	55
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het beheer van de bestanden van de kinderen van 6 tot 12 jaar die houder zijn van een gratis abonnement".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la gestion de fichiers des enfants âgés de 6 à 12 ans, titulaires d'un abonnement gratuit".	
- van de heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp	57	- de M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp	57
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de veiligheid van het MIVB-net".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la sécurité du réseau STIB".	

- van mevrouw Nathalie Gilson	59	- de Mme Nathalie Gilson	59
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de toegankelijkheid van de metrostations voor de PBM".		concernant "l'accessibilité des stations de métro pour les PMR".	
- van mevrouw Els Ampe	62	- de Mme Els Ampe	62
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de late aankondiging van de aanbesteding voor de Europese conferentie Velo City in Brussel".		concernant "l'annonce tardive de l'adjudication pour la conférence européenne Velo-City à Bruxelles".	
- van mevrouw Carla Dejonghe	64	- de Mme Carla Dejonghe	64
aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,		à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Égalité des chances et du Port de Bruxelles,	
betreffende "de concurrentie tussen het BILC en Katoen Natie".		concernant "la concurrence entre le BILC et Katoen Natie".	
- van mevrouw Françoise Schepmans	68	- de Mme Françoise Schepmans	68
aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,		à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Égalité des chances et du Port de Bruxelles,	
betreffende "de verhoging van de basisdotatie aan de Haven van Brussel".		concernant "l'augmentation de la dotation de base au Port de Bruxelles".	
- van mevrouw Julie de Groote	71	- de Mme Julie de Groote	71
aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en		à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Égalité des chances et le Port de Bruxelles,	

de Haven van Brussel,		
betreffende "de economische dienstreis van de Haven van Brussel naar Casablanca".		concernant "la mission économique du Port de Bruxelles à Casablanca".
- van mevrouw Julie de Groote	75	- de Mme Julie de Groote
aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,		à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Egalité et des chances et le Port de Bruxelles,
betreffende "de maatregelen bij het dichtvriezen van het Kanaal".		concernant "les mesures prévues en cas de gel du canal".

*Voorzitterschap: de heer Willy Decourcy, ondervoorzitter.
Présidence : M. Willy Decourcy, vice-président.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende "het fietsplan".

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- In uw beleidsplan 2005-2009 kondigde u grote investeringen aan om de gewestelijke fietsroutes (GFR's) tegen dit jaar volledig af te werken. De 19 GFR's zouden dus rond deze tijd volledig afgebakend en voltooid moeten zijn.

Op uw website verwijst u naar www.velo.irisnet.be, een officiële website die informatie geeft over de fietsroutes in ons gewest. Tot mijn verbazing spreekt deze website van amper 4 afgebakende en voltooide gewestelijke fietsroutes, met name de routes Sint-Joost-ten-Node/ Evere, Centraal Station/Sint-Lambrechts-Woluwe, Centraal Station/Rood Klooster en Justitiepaleis/Linkebeek/Sint-Genesius-Rode.

In een mededeling van 8 november 2007 kondigde u trots aan "dat er in 2008 nog eens 9 extra fietsroutes zouden worden aangelegd" en "dat tegen 2009 het Brussels Gewest 19 gewestelijke fietsroutes zou tellen, goed voor 320 kilometer bewegwijzerde fietsroutes".

Wat is er nu correct? Uw persmededeling of de

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant "le plan vélo".

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- Dans votre plan 2005-2009, vous aviez annoncé des investissements importants pourachever les 19 itinéraires cyclables régionaux (ICR) pour 2009.

Sur votre site web, vous renvoyez au site www.velo.irisnet.be, un site officiel qui donne des informations sur les itinéraires cyclables dans notre Région. A ma plus grande surprise, ce dernier ne mentionne que 4 ICR achevés.

Pourtant, le 8 novembre 2007, vous aviez annoncé fièrement que neuf itinéraires cyclables supplémentaires seraient aménagés en 2008 et qu'en 2009, il y aurait 19 ICR.

Qu'est-ce qui est correct ? Votre communiqué de presse ? Le site officiel de la Région ?

Si c'est le site internet officiel, il n'y aurait que 4 ICR sur 19 qui seraientachevés, dont un qui l'était déjà en 2000 et deux dont la réalisation a été entamée sous le ministre Chabert, ce qui signifie que vous n'auriez réalisé qu'un ICR.

officiële website van het gewest? Als de informatie op de officiële website correct is, zijn er amper 4 van de 19 GFR's afgewerkt. Meer nog, de fietsroute Centraal Station/Sint-Lambrechts-Woluwe was al voltooid in 2000, onder toenmalig minister Jos Chabert, die ook de routes Centraal Station/Rood Klooster en Justitiepaleis/Sint-Genesius-Rode in uitvoering heeft gebracht. Dat zou betekenen dat u dit jaar maar één fietsroute hebt afgewerkt.

Waarom loopt dit plan zo'n vertraging op? U bent een groot voorstander van het fietsbeleid en gebruikt zelf vaak de fiets.

Hoeveel budgettaire middelen heeft u in de periode 2005 - 2009 voor de uitvoering van dit gewestelijk fietsplan aangewend?

Hoe denkt u dit plan alsnog recht te trekken?

Het lijkt me dat de oorspronkelijke bedoeling van het gewestelijk fietsplan erin bestond om echte fietsbanen aan te leggen die duidelijk zouden opvallen in de wegeninfrastructuur. Het zou dus niet gaan om het schilderen van een aantal lijnen zoals bij de heraanleg van de Troon- en de Kroonlaan. Als het gewest gewestwegen heraanlegt, moet het ook de nodige aandacht besteden aan een duidelijk afgebakende en veilige fietsinfrastructuur.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het antwoord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het Fietsplan 2005-2009 beperkt zich niet alleen tot de uitvoering van de Gewestelijke Fietsroutes (GFR). Het omvat 4 aspecten: infrastructuur, promotie, educatie en opvolging.

Binnen het aspect infrastructuur gaat er ook aandacht naar de fietsinfrastructuur op gewestwegen, fietsenstallingen en onderhoud. Het Fietsplan is globaal gezien op schema, maar het klopt dat de Gewestelijke Fietsroutes vertraging hebben opgelopen.

Er zijn inderdaad slechts 4 routes volledig afgewerkt: de nummers 1, 2, 4 en 6. Enerzijds is die vertraging historisch gegroeid, door een gebrek aan deskundig personeel bij Mobiel Brussel dat pas

Pourquoi ce plan prend-il tant de retard ?

Quel est le montant des moyens budgétaires consacrés à la mise en oeuvre du plan vélo entre 2005 et 2009 ?

Comment pensez-vous pouvoir encore rectifier ce plan ?

L'objectif initial du plan vélo régional était l'aménagement de pistes cyclables dignes de ce nom, identifiables comme telles dans l'infrastructure routière, et pas uniquement le marquage de quelques lignes au sol. Le réaménagement des voiries régionales doit comprendre un balisage clair et sécurisé de l'infrastructure cyclable.

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le plan vélo 2005-2009 ne se limite pas à l'exécution des itinéraires cyclables régionaux (ICR). Il comprend quatre aspects : l'infrastructure, la promotion, l'éducation et le suivi. Globalement, le plan vélo est dans les temps, mais il est vrai que les ICR accusent un certain retard.*

En effet, seuls 4 itinéraires (ICR n° 1, 2, 4 et 6) sont terminés. D'une part, ce retard est historique en raison d'un manque de personnel spécialisé au sein de Bruxelles Mobilité, manque qui n'a pu être comblé qu'en juin 2007. D'autre part, l'approche de l'aménagement des itinéraires a été quelque peu modifiée et les normes de qualité sont plus élevées que pour les premiers itinéraires.

opgelost kon worden in juni 2007. Toen ik minister werd, waren slechts twee of drie ambtenaren bezig met het fietsbeleid, nu zijn het er elf, voltijds. We hebben de ambtenaren-ingenieurs er echt van moeten overtuigen dat de fiets ook belangrijk is. Heel de organisatie van Mobiel Brussel is in die periode gewijzigd, precies om de doelstellingen te kunnen halen. Anderzijds is ook de aanpak van de aanleg van de routes enigszins gewijzigd en zijn de kwaliteitsnormen hoger dan bij de eerste routes. De gemeenten stellen ook meer eisen.

De grootste hindernis voor de aanleg van de fietsroutes vormen de complexe Brusselse structuren. De meeste GFR's bevinden zich immers niet op gewestwegen, maar op gemeentewegen. Bovendien loopt een fietsroute vaak via twee of drie gemeenten. We moeten dus met alle verschillende gemeenten samenwerken. De gemeenten zijn het niet altijd over alles eens, evenmin als Beliris, de NMBS of andere betrokkenen. Anders dan in andere steden moet je hier voortdurend overleggen om soms erg kleine ingrepen te kunnen uitvoeren. Het is dan ook niet altijd evident om een volledige GFR aan te leggen.

Er is natuurlijk wel iets gebeurd en een groot deel van het netwerk wordt beetje bij beetje gerealiseerd. Mijn administratie werkt trouwens aan een kaart die aangeeft waar er aanpassingen gebeurd zijn en waar er vooruitgang zichtbaar is, ook zonder dat de volledige route af is.

We hebben heel wat vooruitgang geboekt wat de systematische aanleg van fietsroutes betreft. Zo zijn de werven voor de Kanaalroute, de Maalbeekroute en GFR 5 aan de gang, en is de versnelde uitvoering' van de routes 3, 9, 11, A en B geprogrammeerd voor maart dit jaar.

Wat de andere routes betreft:

- de studie voor GFR 10 wordt dit voorjaar afgewerkt;
- de studie voor de Zennerroute, GFR 7, GFR 8 en rokades A, B en C is opgestart;
- GFR 12 en de Paleizenroute worden vanaf dit jaar intern door de administratie bestudeerd. Van deze routes zijn belangrijke delen wel al gerealiseerd of in uitvoering (bv de Vanderstichelenstraat in Molenbeek).

Samengevat is de situatie als volgt:

GFR 1 afgewerkt

Les structures bruxelloises complexes sont le principal obstacle à l'aménagement des itinéraires cyclables. En effet, la plupart des ICR se trouvent sur des voiries communales, qui traversent souvent plusieurs communes. Nous devons donc gérer les éventuels désaccords entre les différentes communes, sans oublier Beliris, la SNCB ou d'autres parties concernées.

Néanmoins, une grande partie du réseau prend forme peu à peu. Nous avons beaucoup progressé dans l'aménagement systématique des itinéraires cyclables. Les chantiers des itinéraires Canal, Maelbeek et de l'ICR 5 sont en cours, tandis que l'"exécution accélérée" des itinéraires 3, 9, 11, A et B est programmée pour ce mois de mars.

Par ailleurs, l'étude de l'ICR 10 sera terminée ce printemps. L'étude de l'itinéraire Senne, des ICR 7 et 8 et des rocades A, B et C a débuté. Quant à l'ICR 12 et à l'itinéraire Palais, ils seront étudiés cette année en interne par l'administration.

Les budgets affectés à la concrétisation des itinéraires cyclables sont de 3,1 millions d'euros en 2005, 2 millions d'euros environ en 2006, 6,1 millions d'euros en 2007 et 7,7 millions d'euros en 2008.

Des budgets supplémentaires sont réservés à d'autres projets, gérés par la Direction Projets et Travaux d'Aménagement des Voiries et la Direction de l'Infrastructure et des Transports. Enfin, certains travaux sont également effectués par Beliris, la STIB et la SNCB.

L'aménagement accéléré, qui respectera de manière stricte un calendrier précis, aboutira cette année encore à l'aménagement de 75 km d'itinéraires cyclables supplémentaires.

Le plan vélo avait été présenté comme un programme quinquennal censé s'achever en 2009-2010. Il sera vraisemblablement entièrement réalisé fin 2010, soit avec un retard de six à huit mois par rapport à ce qui avait été annoncé, ce qui ne me semble pas excessif.

Il n'a pas été facile de parvenir à un accord avec la commune d'Ixelles concernant l'aménagement cyclable de l'avenue du Trône et de l'avenue de la Couronne. La réalisation d'une piste cyclable séparée de la route était exclue, car elle impliquait

GFR 2 afgewerkt	
GFR 3 versnelde uitvoering vanaf maart 2009	
GFR 4 afgewerkt	
GFR 5 werf bezig	
GFR 6 afgewerkt	
GFR 7 studie opgestart	
GFR 8 studie opgestart	
GFR 9 versnelde uitvoering vanaf maart 2009	
GFR 10 nieuwe plannen nodig voor nieuwe vergunning	
GFR 11 versnelde uitvoering vanaf maart 2009	
GFR 12 interne studie vanaf midden 2009	
Paleizenroute interne studie vanaf midden 2009	
Kanaalroute werf bezig	
Zenneroute studie opgestart	
Maalbeekroute werf bezig	
Rokade A studie opgestart 2009/deels versnelde uitvoering	
Rokade B studie opgestart 2009/deels versnelde uitvoering	
Rokade C studie opgestart 2009	
De voorbije jaren werden de volgende bedragen uitgegeven op de stock fietspaden, het budget dat enkel voor de uitvoering van de fietsroutes is bestemd: in 2005 3,1 miljoen euro, in 2006 ongeveer 2 miljoen euro, in 2007 6,1 miljoen euro, en in 2008 7,7 miljoen euro.	
Daarnaast zijn er nog bijkomende budgetten voor andere projecten die bijvoorbeeld vallen onder de Directie Projecten en Werken, zoals de Kroonlaan, de Directie Infrastructuur Openbaar Vervoer, zoals het kruispunt Struyckbeken in St-Lambrechts-Woluwe. Er zijn ook de werken die Beliris uitvoert, zoals voor de Kanaalroute, en de werken	

une suppression des emplacements de parking sur toute la longueur de l'avenue. La solution retenue - qui est déjà appliquée sur l'ensemble du territoire régional - consiste à faire circuler les cyclistes sur le site propre des bus, en prévoyant un marquage spécifique. Cette pratique semble satisfaire les cyclistes et causer peu de problèmes avec les chauffeurs de la STIB.

die de MIVB en de NMBS uitvoeren, zoals voor De Boeckstraat in Evere.

Er is nu een duidelijke planning die heel strikt wordt gevuld. Deze versnelde aanleg moet nog dit jaar voor 75 km extra fietsroute zorgen.

Toen de regering het Fietsplan heeft voorgesteld heeft ze verklaard dat de volledige realisatie ervan was gepland voor het einde van 2009 - 2010 en dat het een vijfjarenplan betrof. Ik denk dat we met zes tot acht maanden vertraging moeten rekening houden en dat het tot eind 2010 zal duren vooraleer alle routes zijn afgewerkt. Dat lijkt me geen overdreven grote vertraging. Ik heb u de redenen daarvoor ook gegeven.

Wat de heraanleg met eigen busbeddingen van de Troon- en de Kroonlaan betreft, wijs ik erop dat de fietsers in de busbeddingen zullen rijden en over een eigen markering zullen beschikken. Deze praktijk wordt nu overal in het gewest toegepast, tot grote tevredenheid van de fietsers. Er zijn ook nauwelijks problemen met de buschauffeurs van de MIVB.

Er werd met de gemeente Elsene lang over deze plannen gediscuteerd en het was niet eenvoudig om tot een akkoord te komen. Om echter op de Kroonlaan en de Troonlaan een fietspad volledig in eigen bedding en gescheiden van de weg aan te leggen, moesten alle parkeerplaatsen over de hele lengte worden geschrapt. Die optie was uitgesloten. Daarom is er gekozen voor de oplossing om de fietspaden in de busbaan te leggen.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Het is allemaal goed en wel dat u de fiets wilt promoten, maar net zoals met het openbaar vervoer heeft het weinig zin om promotie te maken als u geen aanbod kunt formuleren. U moet de mensen de gelegenheid geven om op een veilige manier te fietsen in deze stad. Ik dacht dat dit ook de reden was waarom de gewestelijke fietsroutes in het leven werden geroepen.

U zegt dat er problemen waren op het niveau van de ambtenaren. Voormalig minister Chabert heeft één fietsroute uitgevoerd en er nog twee in uitvoering gebracht. Ondertussen zijn er 11 ambtenaren, maar zijn de dossiers niet meer

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- C'est une bonne chose que vous veuillez promouvoir le vélo, mais comme pour les transports en commun, cela a peu de sens sans offre. Vous devez donner aux gens la possibilité de circuler de manière sûre en vélo dans cette ville. Je pensais que c'était aussi la raison pour laquelle les ICR avaient été mis sur pied.

Vous avez dit qu'il y avait des problèmes au niveau des fonctionnaires. Le ministre Chabert avait achevé un itinéraire cyclable et avait entamé la réalisation de deux autres. Depuis, il y a 11 fonctionnaires, mais les dossiers n'ont pas davantage avancé. Vous ne respecterez plus la date

voortuitgegaan. U zult de deadline van 2009 niet meer halen. De fietsroutes zullen pas tegen eind 2010 voltooid zijn.

U hebt ook heel wat studies vermeld. Promotie helpt niet als u geen infrastructuur biedt.

De heer Pascal Smet, minister.- Een gewestelijke fietsroute is gewoon een alternatieve fietsroute langs gemeentewegen, weg van de drukke wegen. De gewestelijke fietsroutes zijn nooit geconciepeerd als een soort expressbaan in eigen bedding voor fietsers. Dat is overigens de reden waarom wij met de fietsbewegingen de hele bewegwijzering hebben herbekeken.

De gewestelijke ambtenaren hebben 20, 30, 40 jaar lang enkel rekening gehouden met de auto. Wij hebben dus eerst een mentaliteitswijziging moeten teweegbrengen. De eerste maanden heb ik systematisch alle plannen van de administratie teruggestuurd totdat er een culturele omslag in het opmaken van de plannen kwam. Daarna heb ik de cel van de fietsambtenaren uitgebreid. Na de gemeenteraadsverkiezingen waren immers een aantal ambtenaren vertrokken. Het heeft een tijdje geduurd voordat wij nieuw personeel konden aanwerven, deze procedure verloopt via mijn collega voor Ambtenarenzaken.

Daarbij komt nog dat er in administratie geen middenkader is. Wij hebben een change manager moeten aanwerven om orde op zaken te stellen en de boel te organiseren. Tot slot hebben wij een fietsmanager aangeworven. Ook die procedure heeft een zekere tijd in beslag genomen.

Nu is dat echter allemaal gebeurd en zitten wij op schema. Alles wordt met boordtabellen opgevolgd en elke maand zijn er vergaderingen met mijn medewerkers en de mensen van de administratie rond deze problematiek.

Daarbij komt nog dat de samenwerking met de gemeenten niet altijd even vlot verloopt. Soms gaan de gemeenten zelfs in beroep tegen bepaalde plannen. Wij verliezen heel wat tijd door die overlegprocedures.

Iedereen zou eens minister van Openbare Werken en Mobiliteit in het Brussels Gewest moeten zijn. Dan zou men begrijpen waarom ik voor een

butoir de 2009.

Vous avez mentionné de nombreuses études. La promotion n'aide pas si vous n'offrez aucune infrastructure.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Les itinéraires cyclables régionaux sont souvent un itinéraire cyclable alternatif le long des voiries communales et n'ont jamais été conçues comme une voie express en site propre. C'est pour cela que nous avons revu toute la signalisation.

Comme les fonctionnaires régionaux n'avaient, jusque alors, pris en considération que l'automobile, nous avons d'abord dû provoquer un changement de mentalité. Ensuite, j'ai agrandi la cellule vélo. Après les élections communales, plusieurs fonctionnaires sont partis. Il a fallu attendre avant de pouvoir engager du nouveau personnel.

Il n'y a en outre pas de cadres moyens dans l'administration. Nous avons donc dû engager un change manager pour remettre de l'ordre et, pour finir, nous avons engagé un manager vélo. Cette procédure a également pris du temps.

Maintenant que tout le monde est en place, il y a un tableau de bord et, chaque mois, mes collaborateurs et des membres de l'administration se réunissent autour de ce dossier.

A cela s'ajoute le fait que la collaboration avec les communes n'est pas toujours aisée. Il arrive même que celles-ci interjettent appel contre certains plans. Ces procédures de concertation nous font perdre beaucoup de temps.

Vous devriez tous faire cette expérience que d'être ministre des Travaux Publics et de la Mobilité en Région bruxelloise. Vous comprendriez alors pourquoi je suis favorable à une réforme institutionnelle dans cette Région.

La réalisation des itinéraires cyclables sera retardée de six à huit mois, mais nous avons réalisé une multitude d'autres choses entre-temps, comme des centaines de kilomètres de pistes cyclables supplémentaires à Bruxelles, des sas vélos, etc.

institutionele hervorming in dit gewest pleit.

De uitvoering van de fietsroutes zal zes maanden tot een jaar vertraging hebben, maar ondertussen hebben wij nog tal van andere dingen verwezenlijkt. Zo hebben wij honderden kilometers extra fietswegen aangelegd in Brussel, fietssluisen ingevoerd, enzovoort.

U vindt dat wij mensen alternatieven moeten bieden. Dat is de discussie van het kip en het ei, tenzij u mij volmachten geeft om overal eigen fietspaden aan te leggen. Het aantal fietsers in Brussel stijgt voortdurend. Bij het begin van mijn ambtstermijn bedroeg het aantal fietsers 1%. In juni 2009 zullen wij afklokken rond de 5%.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Het aantal fietsers zal nog meer stijgen als de fietsinfrastructuur het mogelijk maakt om veilig te fietsen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOHAN DEMOL

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

betreffende "de nieuwe tarieven van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- De geruchten van eind oktober over de forse verhoging van de tarieven van de MIVB werden bevestigd. De verhoging is een feit. Voor sommige categorieën van gebruikers is ze aanzienlijk.

Ik zal beginnen met het ogenschijnlijk goede nieuws dat sommige tarieven niet stijgen. Dit nieuws moeten we echter met een stevige korrel zout nemen. De prijs voor een enkele rit met het Brussels openbaar vervoer stijgt dit jaar niet meer. Dat is op zich niet iets om prat op te gaan. Op

Nous devons, d'après vous, offrir des alternatives. C'est un peu l'oeuf et la poule, à moins que vous ne m'autorisiez à aménager partout des pistes cyclables en sites propres. Le nombre de cyclistes ne cesse d'augmenter à Bruxelles. Il était de 1% au début de mon mandat et avoisinera les 5% en juin 2009.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Ce chiffre sera encore plus important s'il existe une infrastructure cyclable sécurisée.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. JOHAN DEMOL

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

concernant "les nouveaux tarifs de la STIB".

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

M. Johan Demol (en néerlandais).- *Les tarifs de la STIB ont subi une forte hausse. Certes, certains tarifs n'augmentent pas, comme celui des tickets 1 voyage. Mais il n'y a pas lieu de pavoiser quand on sait que leur prix a doublé en vingt ans, pour atteindre jusqu'à 2 euros aujourd'hui. La STIB n'a pas pour objectif d'encourager la vente de tickets isolés, elle veut surtout écouter des cartes de plusieurs voyages et des abonnements. Comment, dans ce cas, convaincre les voyageurs occasionnels d'utiliser les transports en commun ? Ce gouvernement a beau vouloir promouvoir le*

twintig jaar tijd is de prijs van de tickets immers verdubbeld. Naargelang van de plaats waar men zich een ticket aanschaft, kan de prijs voor een enkele rit oplopen tot 2 euro. Dat is niet echt goedkoop, zoals ook ruiterlijk wordt toegegeven door de MIVB. Het is namelijk niet de bedoeling om losse tickets voor het openbaar vervoer te kopen. De MIVB wil vooral kaartjes voor meerdereritten en abonnementen aan de man brengen.

Hoe men in dergelijke omstandigheden occasionele gebruikers, zoals mensen die hun auto achterlaten op een van de spookparkings aan de rand van de stad, ervan wil overtuigen om het openbaar vervoer te gebruiken, is een raadsel. Deze regering wil nochtans het openbaar vervoer promoten. Die promotie is blijkbaar nogal selectief.

Het gebruikelijke tegenargument om te beweren dat de prijzen best meevalLEN, bestaat erin dat het openbaar vervoer in Barcelona of elders nog duurder is. Dat maakt echter niet veel uit voor de mensen hier. Zij wonen in het Brussels Gewest en niet in het buitenland.

Occasionele gebruikers van het openbaar vervoer ontsnappen op het eerste zicht aan de prijsverhoging. Alle andere gebruikers, met name de meest trouwe en degene die het meest afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, stijgen de tarieven vaak zeer fors. Een vijfrittenkaart kost voortaan 4,2% meer, de prijs van een tienrittenkaart stijgt met 6,95%, die van een gewoon jaarabonnement neemt toe met 6%, jongerenabonnementen worden 7% duurder en de abonnementen voor senioren niet minder dan 10%.

Ritten met de MOBIB-kaart worden weliswaar niet duurder, maar het systeem vertoont gebreken. Laatst bleek dat het systeem incompatibel is met dat van andere vervoersnetten (De Lijn, de NMBS en de TEC). Een compensatie voor dat mankement, namelijk het vermijden van prijsstijgingen, zou niet meer dan normaal zijn.

De regel die de MIVB blijkbaar toepast, is duidelijk: hoe meer gebruikers aangewezen zijn op de MIVB, des te losbandiger is de prijzenpolitiek van de MIVB.

Jongeren en senioren hebben vaak geen andere keuze dan het openbaar vervoer. Uitgerekend voor hen stijgen de tarieven het meest. Vooral zij moeten

transport public, cette promotion semble sélective.

Si les voyageurs occasionnels échappent, à première vue, à la hausse des tarifs, tous les autres usagers - les plus fidèles et les plus dépendants des transports en commun - la subissent de plein fouet, avec des augmentations allant de 4,2% à 10%.

La STIB adopte une ligne de conduite claire : plus les usagers sont dépendants de la STIB, moins l'attitude tarifaire de cette dernière leur est favorable.

Bien souvent, les jeunes et les seniors n'ont d'autre choix que d'utiliser les transports en commun. Or, ce sont précisément eux les plus touchés par la hausse des tarifs. Les seniors nourrissent pourtant bien des griefs à l'égard de la STIB. Ils se plaignent notamment du manque de contact humain. Certaines stations sont de véritables labyrinthes pour eux. Pour les étrangers et les personnes voyageant avec une carte 1 voyage, le système des bus est incompréhensible. Quant aux stations de métro, elles sont sales et l'accès aux quais laisse souvent à désirer. Sans parler du problème bien connu de la sécurité, dont les seniors et les jeunes sont les premières victimes.

Les personnes âgées et les enfants sont moins capables de se défendre que les autres usagers. Toutefois, des mesures comme un éclairage suffisant aux arrêts peuvent limiter le sentiment d'insécurité.

Les seniors se plaignent du manque de places assises dans les véhicules, mais aussi aux arrêts. Les seniors soulignent spontanément la courtoisie du personnel de De Lijn et de la SNCB mais pas celle du personnel de la STIB. Pour une personne âgée, c'est toute une entreprise de se déplacer en transports en commun en Région bruxelloise. Le prix de son ticket augmente et le service diminue.

Il y est de plus en plus question du manque de complémentarité entre la carte MOBIB et les titres de transport des autres sociétés de transport qui oeuvrent également à Bruxelles (De Lijn, TEC et la SNCB). La promesse d'intégration tarifaire faite il y a six ans aux citoyens a eu peu de résultats.

Comme en témoignent les médias, les citoyens trouvent que les transports publics sont chers et ils ne perçoivent pas de corrélation entre l'index et les

voortaan meer betalen voor hun abonnement. Dat geldt met name voor senioren, die heel wat klachten hebben over de MIVB. Ze klagen bijvoorbeeld over het gebrek aan menselijk contact. In sommige stations valt vaak geen enkel personeelslid te bespeuren, zelfs niet achter het loket. Er is dan niemand om de weg aan te vragen. De plannen van de buurt, waarop men wordt verondersteld om de weg terug te vinden, zijn onvoldoende zichtbaar en onduidelijk. Voor veel bejaarden zijn grote stations, zoals het Noordstation, echte doolhoven. Het bussysteem is voor buitenlanders of mensen met een kaartje van een enkele rit, dat twee euro kost, totaal onoverzichtelijk. Mensen weten niet wanneer de bussen aankomen, waar ze naartoe gaan of aan welke halte ze zich bevinden. Metrostations zijn vuil en de toegankelijkheid van perrons laat vaak te wensen over. Vaak zijn er trappen zonder hellend vlak, roltrappen die niet werken, liften die onvindbaar zijn enzovoort. Het vergt soms een hele onderneming om tot op het perron te geraken. Ook mensen in een rolstoel of personen met kinderwagens ondervinden vaak problemen.

We zijn allemaal bekend met het veiligheidsprobleem op het openbaar vervoer, waarop ik niet zal ingaan, ook al treft het vaak ouderen en jongeren.

Ook hierbij zijn ouderen en kinderen minder weerbaar dan andere gebruikers. Nochtans zouden eenvoudige maatregelen, zoals voldoende verlichting bij de haltes, al heel wat verbetering betekenen en het onveiligheidsgevoel kunnen beperken.

Senioren klagen ook over het gebrek aan zitplaatsen in de rijtuigen, maar ook aan de haltes. Opmerkelijk is dat de senioren spontaan de hoffelijkheid benadrukken van het personeel van De Lijn en de NMBS, maar dat niet deden over de werknemers van de MIVB. Voor een bejaarde is het in het Brussels Gewest met andere woorden een hele onderneming om zich te verplaatsen met het openbaar vervoer. Het enige waar de senior van op aan kan, is dat de prijs van zijn ticket de hoogte ingaat en dat daar steeds minder service tegenover staat.

Daarnaast duiken er steeds meer berichten op over het gebrek aan complementariteit tussen de vervoerspas van de MIVB, de MOBIB-kaart, en de

prix des transports. Même lorsque les autres prix diminuent, les prix des transports ne le font pas. Maintenant que le prix élevé des carburants ne peut plus être invoqué, le citoyen ne peut que s'interroger sur la disparité croissante qui existe entre le prix et le service de la STIB.

M. le ministre, comment justifiez-vous l'augmentation des tarifs et la dégradation des services ?

vervoersbewijzen van andere maatschappijen die ook Brussel aandoen: De Lijn, de TEC en de NMBS. Van de tariefintegratie die reeds zes jaar geleden aan de burger werd beloofd, is er nog maar bitter weinig in huis gekomen.

De reacties van de burgers in de media liegen er niet om. Ze vinden dat het openbaar vervoer duur is en ze zien geen correlatie tussen de index en de vervoersprijzen. Zelfs als alle andere prijzen dalen, gaan de vervoerstarieven nooit naar beneden. Nu de hoge brandstofprijzen niet langer geldig zijn als reden voor ongebreidelde prijsstijgingen en ook de index geen sprongen meer maakt, kan de burger zich alleen vragen stellen bij de steeds grotere discrepantie tussen prijs en dienstverlening bij de MIVB.

Mijnheer de minister, hoe rechtvaardigt u het dat steeds hogere tarieven tegenover een steeds slechtere dienstverlening staan?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Sinds 1 februari 2009 past de MIVB inderdaad nieuwe tarieven toe. Dat doet ze elk jaar op 1 februari, zoals bepaald in artikel 18 van de ordonnantie van november 1990. De prijzen worden vastgesteld door de regering, op voorstel van de raad van bestuur en met respect voor de principes van het beheerscontract. Volgens dat beheerscontract moet daarbij rekening worden gehouden met de jaarlijkse indexaanpassing van de consumptieprijzen, vermeerderd met 2%, met een maximumplafond van 6% ten opzichte van de inflatie over de gehele periode 2007-2011. Verder moet het evenwicht tussen de verschillende klantengroepen behouden blijven en het financieel evenwicht van de onderneming moet versterkt worden.

De tarieven voor 2009 voldoen aan deze principes. De algemene tariefverhoging voor 2009 bedraagt gemiddeld 4%. De nieuwe tarieven werden gepubliceerd in het Staatsblad van december 2008 en in januari 2009 heeft de MIVB haar klanten daarover ingelicht, onder meer via een paar websites. Het gaat dus niet over geruchten, maar uw partij leeft nu eenmaal van de geruchten.

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Depuis le 1er février 2009, la STIB applique de nouveaux tarifs. Elle le fait le 1er février de chaque année comme le stipule l'article 18 de l'ordonnance de novembre 1990. Les prix sont fixés par le gouvernement, sur proposition du conseil d'administration et dans le respect des principes du contrat de gestion. Selon ce contrat de gestion, il faut tenir compte de l'indexation annuelle des prix à la consommation, majorée de 2 à 6% maximum en fonction de l'inflation sur l'ensemble de la période 2007-2011. En outre, l'équilibre entre les différents groupes de clients doit être maintenu et l'équilibre financier de l'entreprise doit être renforcé.

Les tarifs pour 2009 satisfont à ces principes. Les hausses de prix pour 2009 sont en moyenne de 4%. Les nouveaux tarifs ont été publiés dans le Moniteur de décembre 2008 et, en janvier 2009, la STIB en a informé ses clients notamment par le biais de sites internet. Il ne s'agit donc pas de rumeurs, bien que votre parti vive de rumeurs.

J'ai veillé à ce que le prix des cartes Ecole et des titres de transport à tarif préférentiel (VIPO) soient

Ik heb ervoor gezorgd dat de prijs voor de schoolkaarten en de vervoersbewijzen in het kader van de voorkeurtarieven (voor de WIGW's) gedaald is. Alle 65-plussers kunnen gratis reizen met het openbaar vervoer, dankzij mij ook tijdens de spitsuren. Hetzelfde geldt voor de -12-jarigen. In overleg met de Franse Gemeenschap hebben we ook de prijzen doen dalen voor heel wat studenten tussen 12 en 18 jaar.

Sinds 1 februari is de prijs van het nachtbusnet dezelfde als de dagprijs en inbegrepen in de abonnementen. Ook de invoering van het retourticket dat 24u geldig blijft, is een maatregel om het openbaar vervoer betaalbaar te houden.

Het klopt dat de prijzen stijgen, maar het gaat niet om een ongebreidelde stijging. De index van de consumptieprijzen is gestegen. Het is bovendien belangrijk om te vergelijken met het buitenland, waar we nog altijd in de middenmoot zitten, maar ook met het binnenland. De NMBS heeft haar prijzen met meer dan 6% verhoogd. Heel wat abonnementen worden bovendien door de werkgever betaald.

Hoe dan ook kunnen wij mensen alleen maar aanraden om abonnementen te kopen, omdat dat goedkoper blijft dan de andere formules.

Op heel wat plaatsen is het openbaar vervoersaanbod verbeterd, maar de heer Demol zal dit nooit in deze commissie willen toegeven. Op andere plaatsen is de dienstverlening er niet op vooruitgegaan. Dat is deels te wijten aan de herstructureren, maar ook aan het feit dat er veel meer klanten zijn. Vandaar dat wij tijdens deze legislatuur miljoenen hebben uitgegeven om nieuw rollend materieel aan te kopen, bijkomende tramlijnen aan te leggen, de capaciteit te verhogen, de signaletiek te verbeteren, meer liften te plaatsen, enzovoort.

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Blijkbaar gaat alles uitstekend met de MIVB.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat heb ik niet gezegd.

De heer Johan Demol.- Ik zal hier geen overzicht geven van alle persartikelen waarin kritiek wordt

diminués. Toutes les personnes de plus de 65 ans peuvent emprunter gratuitement les transports en commun, même pendant les heures de pointe. Il en est de même pour les jeunes de moins de 12 ans. En concertation avec la Communauté française, nous avons également fait diminuer les prix pour de nombreux élèves de 12 à 18 ans.

Depuis le 1er février, le réseau des bus de nuit est accessible au tarif de jour et est inclus dans l'abonnement. Le titre aller-retour valable durant 24 heures est maintenu, afin de rendre les transports en commun abordables.

L'augmentation de prix correspond à l'accroissement de l'indice des prix à la consommation. Il faut comparer ces prix avec ceux qui sont pratiqués à l'étranger ou par d'autres compagnies de transport, comme la SNCB, qui a augmenté ses prix de plus de 6%. De plus, quantité d'abonnements sont payés par l'employeur.

Quoiqu'il en soit, nous ne pouvons qu'encourager l'achat d'abonnements, qui restent plus avantageux que les autres formules.

L'offre en transport en commun s'est améliorée en de nombreux endroits. Si elle n'a pas progressé en d'autres endroits, c'est en partie à cause de la restructuration, mais aussi de l'augmentation de la clientèle. C'est pourquoi, nous avons dépensé des millions d'euros durant cette législature pour acquérir du matériel roulant, aménager de nouvelles lignes de tram, augmenter la capacité, améliorer la signalétique, installer des ascenseurs supplémentaires, etc.

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

M. Johan Demol (en néerlandais).- Tout se passe apparemment à merveille à la STIB.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Je n'ai jamais prétendu cela.

M. Johan Demol (en néerlandais).- Le fonctionnement de la STIB est soumis à forte

geuit op de werking van de MIVB.

Toen ik het over de senioren had, bedoelde ik mensen van 60 tot 64 jaar. Voor hen stijgen de prijzen met 10%. Dat is niet niks.

De heer Pascal Smet, minister.- Die prijzen zijn nog altijd laag.

De heer Johan Demol.- Voor sommige mensen is het toch niet gemakkelijk. Ik merk dat we steeds verder verwijderd zijn van gratis openbaar vervoer, wat nochtans uw grote droom was.

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben een meerjarenplan opgesteld voor de MIVB. Normaal gezien zouden alle studenten tussen 18 en 25 jaar in 2009 gratis het openbaar vervoer hebben mogen gebruiken. Het zal u echter niet ontgaan zijn dat we nu geconfronteerd worden met een ernstige economische en financiële crisis, waardoor de Brusselse begroting in de problemen zit en ik niet al mijn plannen heb kunnen uitvoeren.

Mijnheer Demol, weet u hoeveel de prijsstijging voor een maandabonnement voor zestigplussers bedraagt?

De heer Johan Demol.- Ik vermoed dat het niet veel is, maar de prijs is toch gestegen.

De heer Pascal Smet, minister.- Die prijs is met 1,50 euro gestegen. Vroeger kostten die maandabonnementen 32 euro, tegenwoordig 33,50 euro. U kunt niet beweren dat de prijzen enorm zijn gestegen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

critique. Les prix ont augmenté de 10% pour la tranche des 60 à 64 ans, ce qui n'est pas insignifiant.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Ces prix restent bas.

M. Johan Demol (en néerlandais).- Vous vous éloignez de plus en plus de votre rêve de gratuité des transports en commun.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Il ne vous aura sans doute pas échappé, M. Demol, que nous traversons une grave crise économique et financière, qui grève le budget bruxellois et compromet l'exécution de nos projets. Ainsi, les étudiants de 18 à 25 ans auraient dû pouvoir voyager gratuitement en transports en commun en 2009, ce ne sera pas le cas.

Par ailleurs, savez-vous de combien a augmenté l'abonnement mensuel pour les 60 ans et plus ?

M. Johan Demol (en néerlandais).- Ce n'est pas énorme, mais le prix a augmenté.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Ce prix n'a augmenté que d'1,50 euros, passant de 32 à 33,50, ce qui n'est pas excessif.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

**betreffende "de antisemitische beledigingen
tegen een MIVB-klant".**

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Op 30 oktober 2008 verplaatste een bejaarde dame zich met bus 38 van de MIVB. Vijftien meter vóór de halte aan de Heldensquare bracht de bestuurder de bus tot stilstand en vroeg de reizigers om uit te stappen. De dame deed dat, maar vroeg de bestuurder om meer uitleg toen ze zag dat de bus alsnog tot aan de halte reed.*

De bestuurder vroeg de dame naar haar abonnement, waarop vermeld staat "om vaderlandslievende redenen". Hij heeft haar toen zwaar beledigt. Hij gebruikte antisemitische scheldwoorden en grove taal met betrekking tot de Belgische staat. De dame in kwestie heeft klacht ingediend bij de MIVB en bij de politie.

Welk gevolg werd er aan deze klacht gegeven? Zijn er een intern onderzoek en een tuchtprocedure ingesteld?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De MIVB ontving op 31 oktober 2008 een brief van de directeur van de Joodse Sociale Dienst, waarin melding wordt gemaakt van een antisemitsch incident op 30 oktober. De MIVB beantwoordde die brief door zich te verontschuldigen voor de last die de persoon had ondervonden. Ze bestempelde de woorden van de bestuurder, die in het proces-verbaal van de lokale politie staan opgetekend, als "totaal onaanvaardbaar". De MIVB vermeldde verder nog dat ze de bestuurder op het matje zou roepen.*

De Joodse Sociale Dienst schreef in een brief van 18 november dat het antwoord van de MIVB

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

concernant "les insultes antisémites à l'encontre d'une usagère de la STIB".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Dans l'après-midi du 30 octobre 2008, une dame âgée a emprunté un bus 38 de la STIB. Cent cinquante mètres avant l'arrêt situé Square des Héros, le conducteur du bus a stoppé son véhicule et a demandé aux passagers de descendre. La dame est descendue et, remarquant que le bus avait finalement redémarré et s'était arrêté à l'arrêt prévu, elle a demandé au chauffeur, en passant à côté du bus, pourquoi il avait refusé de conduire les usagers jusqu'à l'arrêt.

Le conducteur du bus 38 s'est alors mis à insulter la dame. Il est descendu du bus et lui a demandé de montrer son abonnement. En lisant sur le document en question la mention "raisons patriotiques", il l'a traitée de "sale rosbif, sale juive". Il a également ajouté : "Je pissois sur la Belgique". Choquée, la dame a porté plainte à la STIB ainsi qu'à la police.

Je souhaiterais connaître le suivi qui a été donné à cette plainte. Une enquête interne et une procédure disciplinaire ont-elles eu lieu ? Dans l'affirmative, quelles en ont été les conclusions ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB m'informe qu'elle a reçu un courrier du 31 octobre 2008 émanant du directeur du Service Social Juif, faisant état d'un incident à caractère antisémite sur la ligne 38, le 30 octobre 2008. Elle y a répondu en regrettant vivement les désagréments rencontrés par la plaignante et en précisant que les termes utilisés par le chauffeur et tels que consignés dans le PV de la police locale sont tout à fait inacceptables. Le courrier indique encore la volonté d'avoir un entretien professionnel de mise au point avec l'auteur des faits.

Le Service Social Juif a répondu en date du 18 novembre, en précisant que la réponse de la STIB

"bijzonder adequaat" was en dat de verontschuldigingen aan de betrokkenen waren overgemaakt.

Vervolgens heeft de MIVB een intern onderzoek ingesteld. Jammer genoeg heeft ze de verantwoordelijke niet kunnen identificeren. Er is een bestuurder gehoord, maar die lijkt niets met de zaak te maken te hebben. Het incident deed zich voor tijdens het piekuur, op een erg drukke lijn waar de bussen vertraging hadden opgelopen. Aangezien de nummerplaat niet was doorgegeven, was het bijzonder moeilijk te weten te komen over welke bus het juist ging. Reizigers dienen in het geval van problemen de nummerplaat van de bus, de lijn en het uur te noteren. De MIVB is bereid om het onderzoek voort te zetten als ze bijkomende inlichtingen ontvangt die tot de identificatie van de bestuurder kunnen leiden.

Het voorval is des te meer te betreuren, omdat het merendeel van het MIVB-personnel respectvol en opmerkzaam met de klanten omgaat. Het gedrag van één enkele bestuurder volstaat om het imago van alle MIVB-bestuurders te bekladden. De persoon in kwestie moet worden gestraft.

Ik wil nog even opmerken dat de MIVB-bestuurders zich blijven bijscholen in het kader van een uitgebreide campagne voor continue vorming. Dit project moet de chauffeurs meer bewust maken van de vele aspecten van hun functie.

- 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,

betreffende "de tramhalte van de Churchill-
rotonde".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

éétait "particulièrement appropriée" et qu'il avait fait part à la plaignante des excuses formulées.

Suite à cette affaire, une enquête interne a été menée au sein de la direction bus. Celle-ci n'a malheureusement pas pu aboutir à l'identification formelle de l'auteur des faits. Un conducteur a bien été entendu mais celui-ci semble totalement hors de cause. L'incident s'étant déroulé à l'heure de pointe, sur une ligne très fréquentée, à forte fréquence et sujette aux retards, il est particulièrement difficile, sans indice ou numéro d'immatriculation, de savoir exactement de quel bus il s'agit. J'en profite d'ailleurs pour conseiller aux usagers de relever le numéro d'immatriculation du bus, la ligne et l'heure, en cas de problème avec un chauffeur. La STIB est toutefois prête à poursuivre l'enquête si des informations complémentaires lui sont fournies permettant d'identifier le conducteur.

Cet incident est d'autant plus regrettable que la plupart des collaborateurs de la STIB effectuent leur travail avec respect et attention pour leurs clients. Des comportements tels que celui incriminé ternissent malheureusement l'ensemble de la profession. Ils ne peuvent en aucun cas être tolérés et doivent être sanctionnés sans hésitation.

Je signalerai enfin qu'une vaste opération de formation continue a été lancée à l'intention de l'ensemble du personnel de conduite. Ce projet, baptisé "Service attentionné", vise à sensibiliser les conducteurs aux multiples aspects de leur fonction.

- 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,

concernant "l'arrêt de tram au rond-point Churchill".

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Op 8 oktober 2008 interpelleerde ik u over het veiligheidsprobleem aan het kruispunt Churchill-Vanderkindere, waar voetgangers op alle mogelijke manieren oversteken om hun aansluiting met tram 3 en 4 niet te missen.*

U hebt mij toen geantwoord dat de MIVB lichte wijzigingen aan de rotonde had uitgevoerd om de aansluiting tussen de lijnen 3 en 23/24 te vergemakkelijken, maar dat de MIVB weigerde om voetgangersoversteekplaatsen naar de rotonde aan te leggen om de risico's te beperken.

De huidige inrichting blijft echter gevvaarlijk, ondanks de verbodsborden. De gemeente Ukkel heeft daarom gevraagd om de trams opnieuw aan de oude haltes aan weerszijden van de rotonde te laten stoppen. In plaats daarvan hebt u beslist om toch voetgangersoversteekplaatsen aan te leggen.

Waarom volgt u het advies van de gemeente Ukkel niet en zult u voetgangersoversteekplaatsen aanleggen, terwijl u in oktober nog antwoordde dat dat geen optie was? Zal die maatregel de veiligheid bevorderen?

In oktober wees ik u ook op de problemen voor moeders met een kinderwagen en personen met beperkte mobiliteit. U zou het probleem onderzoeken. Hebt u al concrete maatregelen genomen?

Tot slot heb ik vragen bij het esthetisch aspect van de inrichtingen. Hoewel het om tijdelijke inrichtingen zou gaan, spreekt men toch van een termijn tot 2011. Hoe zult u de situatie op dat vlak verbeteren?

Mme Viviane Teitelbaum.- Le 8 octobre dernier, je vous ai interpellé sur les nouveaux aménagements de la STIB au carrefour formé par l'avenue Churchill et la rue Vanderkindere et en particulier sur les conséquences problématiques que cela entraînait au niveau de la sécurité et de la praticabilité du rond-point Churchill.

Ainsi, j'avais eu l'occasion de mettre en exergue les difficultés posées par la disposition particulière des lieux et subséquemment le fait que les utilisateurs traversaient le carrefour en tous sens pour rejoindre la correspondance au terminus commun des trams de la ligne 3 et de la ligne 4 pour augmenter leur chances d'attraper un tram. Ainsi, je vous avais demandé comment vous comptiez résoudre le problème, dès lors que les piétons se retrouvaient à courir sur l'ensemble du carrefour, entraînant, de ce fait, des ennuis de circulation et un danger en termes de sécurité routière.

Vous m'aviez répondu que "la STIB mettait tout en oeuvre afin d'assurer les correspondances dans les meilleures conditions possibles et que des travaux d'aménagement légers au rond-point Churchill, consistant en la pose de pas japonais, avaient été exécutés en août, afin de faciliter les correspondances entre les lignes 3 et 23/24." De plus, vous aviez ajouté : "la STIB a renoncé à l'aménagement de passages pour piétons vers le rond-point, afin de réduire les risques de traversée des piétons."

Cependant, actuellement, l'aménagement des lieux est toujours aussi dangereux malgré les panneaux d'interdiction installés récemment par la Région. C'est pourquoi, les autorités communales vous ont demandé de n'arrêter les trams qu'aux anciens arrêts en amont et en aval du rond-point. Ainsi, les usagers embarquaient uniquement à ces deux arrêts. Cependant, au lieu de répondre favorablement à la demande de la commune d'Uccle, vous avez décidé d'aménager des passages pour piétons.

Pourquoi n'avez-vous pas suivi les demandes de la commune d'Uccle ? Alors que vous m'aviez répondu au mois d'octobre que vous n'aménageriez pas de passages piétons, pourquoi désormais prendre l'option contraire ? Pensez-vous que cette mesure garantira davantage la sécurité ? Personnellement, je ne le pense pas, bien au contraire.

Lors de cette interpellation, j'avais également relevé les difficultés d'accès des mamans avec des poussettes ainsi que des personnes à mobilité réduite. Vous m'avez répondu que vous examineriez la question. Pouvez-vous me dire ce qu'il en est, et détailler les mesures concrètes qui ont été prises pour pallier ces carences, le cas échéant ?

Enfin, en ce qui concerne l'esthétique des lieux, permettez-moi de réitérer mes plus vives réserves. En effet, même s'il ne s'agit que d'un aménagement "temporaire", on parle quand même d'une échéance n'arrivant pas à terme avant 2011 au moins... Dès lors, que comptez-vous mettre en oeuvre pour améliorer la situation sur ce plan également ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De werken voor de aanleg van de nieuwe tramhaltes aan de Churchilllaan zijn van start gegaan, maar hebben enige vertraging opgelopen door het strenge winterweer.*

Aanvankelijk hadden wij inderdaad in overleg met de MIVB en Mobiel Brussel beslist om geen voetgangersoversteekplaatsen aan te leggen tussen de haltes en het middelpunt van de rotonde, omdat wij dachten dat de maatregelen om de voetgangers erop te wijzen dat oversteken op die plaats verboden is (borstweringen, verbodsborden, informatie in de trams) voldoende zouden zijn.

De wil van de reizigers om zo snel mogelijk in de tram te stappen en niet in weer en wind te moeten wachten is echter sterker dan al die maatregelen gebleken. Daarom hebben wij ons standpunt herzien en beslist om toch voetgangersoversteekplaatsen te realiseren. Wij hebben hiervoor op 15 september 2008 een stedenbouwkundige vergunning gekregen, die niet door de gemeente Ukkel is betwist.

Ik heb nota genomen van de vraag van de gemeente Ukkel om de oude haltes opnieuw in gebruik te nemen, maar gelet op de veiligheid en het comfort van de reizigers is dit jammer genoeg niet haalbaar. Het overstappen van lijn 3 op lijn 23 zou problemen opleveren als de haltes aan de rotonde worden afgeschaft. Heel wat mensen zouden de rotonde immers kriskras oversteken.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les travaux d'aménagement des nouveaux embarcadères tram de l'avenue Churchill sont actuellement en cours. Comme tous les chantiers en voirie, celui-ci a subi plusieurs semaines de retard en raison de l'hiver particulièrement rigoureux que nous connaissons cette année.

Il est exact que, dans un premier temps, nous avons estimé en concertation avec la STIB et Bruxelles Mobilité qu'il n'était pas opportun de réaliser les passages piétons entre les embarcadères et le centre du rond-point. A titre personnel, j'ai cependant toujours été favorable à une telle réalisation.

Nous pensions en effet que les mesures prises pour indiquer aux piétons que la traversée n'était pas autorisée seraient suffisantes. Pour rappel, nous avons disposé des garde-corps et une signalisation appropriée, et donné aux clients une information dans les trams. Il a bien fallu constater que le souhait de monter dès que possible dans un tram au départ et y rester à l'abri des intempéries est plus fort que tous les dispositifs mis en oeuvre. Ceci nous a dès lors amené à revoir notre position et à prendre la décision de réaliser les passages pour piétons.

La réalisation de ces passages est d'ailleurs conforme au permis d'urbanisme délivré le 15 septembre 2008. Je vous rappelle que la commune d'Uccle n'a pas contesté ce permis.

J'ai pris bonne note de la demande de la commune

In de omgekeerde richting zouden veel reizigers van lijn 23 bovendien geneigd zijn om af te stappen aan de halte Vanderkindere, het gevaarlijke kruispunt op het Vanderkindereplein over te steken en tram 3 of 4 richting Zuidstation te nemen. Bovendien is die halte aan de Albertlaan niet geschikt voor personen met een beperkte mobiliteit. Er is trouwens te weinig plaats voor wachtende reizigers.

Het afschaffen van de haltes op de rotonde zou veel gevangerijker zijn dan de huidige situatie met oversteekplaatsen voor voetgangers naar het midden van de rotonde.

Als de haltes op het midden van de rotonde worden afgeschaft en enkel die aan de buitenkant worden gebruikt, zouden tram 23 en tram 3 elkaar hinderen. Toch hebben we de gemeente Ukkel voorgesteld om een test uit te voeren.

Het oorspronkelijke plan van de MIVB bestond erin om een derde tramspoor aan te leggen op de Winston Churchilllaan, richting het Vanderkindereplein. Dat zou een veel betere optie zijn, maar de gemeente Ukkel heeft zich daar helaas tegen verzet.

Ik heb uw opmerkingen over de problemen voor personen met kinderwagens of met een beperkte mobiliteit overgemaakt aan de MIVB. Het klopt dat het voor personen met een beperkte mobiliteit niet gemakkelijk is om de tramperrons op de Winston Churchilllaan te bereiken. We hebben een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd om ze anders aan te leggen.

Het is de bedoeling om de tramperrons met drie meter te verbreden, waardoor de bomen opnieuw kunnen worden aangeplant, zonder dat ze een hindernis vormen voor personen met een beperkte mobiliteit. Het einde van de werken is voorzien tegen eind maart. De MIVB liet me weten dat de nieuwe tramhaltes op het Churchillplein beantwoorden aan de geldende normen en dat mensen met kinderwagens of personen met een beperkte mobiliteit verzocht worden om bij voorkeur die haltes te gebruiken.

d'Uccle d'abandonner les arrêts du rond-point au profit des arrêts situés de part et d'autre de celui-ci. Ceci n'est malheureusement pas souhaitable pour le moment, tant pour des questions de sécurité que de confort des clients de la STIB. En effet, la correspondance entre les lignes 3 et 23 serait rendue difficile.

Quelle serait en effet la situation en cas d'abandon des arrêts du rond-point ? Un client du tram 3 venant de la ville et allant vers le Bois devrait descendre à l'arrêt situé avant le rond-point où le tram a son terminus, et se rendre à l'arrêt situé de l'autre côté du rond-point pour prendre le premier tram 23 au départ. Je vous laisse imaginer le nombre de personnes qui n'hésiteraient pas à traverser tout le rond-point en ligne droite.

Dans l'autre sens, les clients du 23 resteraient sans aucun doute dans le tram jusqu'à l'arrêt Vanderkindere pour prendre, après le carrefour, le premier tram vers le Midi, soit un 3, soit un 4 venant de l'avenue Brugmann. Ceci aurait pour effet de démultiplier le nombre de traversées des piétons à ce carrefour surchargé et dangereux. En outre, cet arrêt de l'avenue Albert n'a pas été réaménagé ; le pied des grands arbres actuels y empêche le cheminement des PMR et sa taille est totalement insuffisante pour contenir la masse de clients qui viendraient y attendre leur tram, d'où un important danger de voir des clients se faire renverser.

Dès lors, l'abandon de l'utilisation des arrêts du rond-point créerait une situation bien plus dangereuse que celle consistant à autoriser la traversée des piétons vers le centre du rond-point sur des passages marqués.

Si on voulait malgré tout se contenter de l'utilisation des seuls arrêts situés de part et d'autre du rond-point et avoir des correspondances correctes, on en arriverait à ce qu'un tram 23 bloque le passage du 3 en raison de sa manœuvre de demi-tour à Vanderkindere. Nous avons toutefois proposé à la commune d'effectuer un test.

Le projet initial de la STIB - consistant à poser une troisième voie dans l'avenue Churchill à Vanderkindere - aurait été une solution probablement beaucoup moins problématique. La commune d'Uccle s'y est malheureusement opposée.

Comme convenu en commission le 8 octobre dernier, j'ai transmis à la STIB vos remarques concernant l'accès des mamans avec poussettes ou, de manière plus large, des personnes à mobilité réduite. Il est exact que le passage des PMR sur les quais de trams est problématique sur l'ensemble de l'avenue Churchill. C'est pourquoi le permis d'urbanisme sollicité par la Région prescrit leur réaménagement sur toute l'avenue.

Le principe retenu est un élargissement à un peu plus de trois mètres, ce qui permet de replanter des arbres, de telle sorte qu'ils ne gêneront plus le passage des PMR. Les travaux sont actuellement en cours et devraient se terminer fin mars. En ce qui concerne le confort des PMR au rond-point Churchill, la STIB m'informe que les nouveaux arrêts aménagés sont désormais conformes aux normes en vigueur et que les personnes se déplaçant par exemple avec un buggy ou les personnes en chaise roulante sont invitées à utiliser de préférence ces arrêts.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Uit uw antwoord blijkt hoe ingewikkeld de situatie is voor de reizigers en hoe slecht de zaken geregeld zijn. De aanpassingswerken moeten eind maart klaar zijn. Ik zal ter plaatse gaan controleren of de situatie erop vooruit is gegaan voor moeders met kinderwagens en u indien nodig opnieuw een vraag stellen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "het gevolg dat de regering wil geven aan de besluiten van de staten-generaal over de mobiliteit".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Votre réponse démontre avec éloquence combien cette situation est compliquée pour les usagers et combien le dispositif est mal agencé. Nous attendrons les aménagements prévus fin mars. J'irai à nouveau vérifier sur place si la situation s'est réellement améliorée pour les mamans avec poussettes. Je vous réinterrogerai dans un avenir proche, si nécessaire.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "les suites que le gouvernement compte réserver aux conclusions des états généraux de la mobilité".

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik dank de commissie dat ze mijn vraag, die twee weken geleden op de agenda stond, heeft willen verdagen naar vandaag.*

De staten-generaal van Brussel trok mijn aandacht, en meer bepaald de synthesenota "Mobiliteit in, van, naar en rond Brussel". Ik zal lichtjes van mijn geschreven tekst afwijken.

De voorzitter.- Dit is een mondelinge vraag, mijnheer De Wolf.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Het zou goed zijn om de volksvertegenwoordigers op de hoogte te brengen van de suggesties van de staten-generaal.*

Het GEN boezemt velen schrik in: zal een vlotte treinverbinding met de Brabantse gemeenten geen stadsvlucht met zich meebrengen? Om dit fenomeen tegen te gaan, stellen de staten-generaal voor om meer GEN-stations aan te leggen op Brussels grondgebied, het GEN-netwerk op het stedelijk openbaar vervoer beter te doen aansluiten en woningen te voorzien in de buurt van de haltes.

De VUB stelt vast dat de Brusselse wegen de grote autostroom nog moeilijk kunnen slikken. Ook het vrachtautovervoer vormt een groot probleem: ongeveer 80% van de goederen wordt per vrachtwagen vervoerd, tegenover slechts 20% via het kanaal. Vreemd genoeg is het goederentransport per trein haast onbestaande.

Met één voertuig voor minder dan twee inwoners is Brussel binnen Europa een van de landen met de hoogste autodichtheid. De levenskwaliteit van de Brusselaars komt dan ook in het gedrang door de vervuilingsspieken en de verkeersdruktes.

De reisnelheid van het openbaar vervoer gaat alsmaar achteruit. De enkele stroken in eigen bedding, die u hebt laten aanleggen, lossen het probleem niet op. In mijn gemeente worden deze

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

M. Vincent De Wolf.- Je voudrais tout d'abord remercier la commission parce que vous avez eu la gentillesse de reporter ma question il y a quinze jours, alors que j'étais retenu à la Cour constitutionnelle.

Je voudrais dire au ministre que, le jour où les transports en commun auront atteint en vitesse commerciale la vitesse parlementaire de Mme Teitelbaum, il aura réussi sa législature. Comme nous ne sommes pas encore à ce stade, j'ai eu l'attention attirée par les états généraux de Bruxelles et notamment par la note de synthèse intitulée "La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles". Je vais légèrement sortir de ma question.

M. le président.- C'est une question orale, M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Il serait intéressant de présenter les suggestions de ces états généraux qui sont faites aux politiques que nous sommes pour améliorer la circulation à Bruxelles. Concernant le RER, la crainte que beaucoup nourrissent est que l'on vide Bruxelles. Le jour où on pourra quitter Bruxelles en dix minutes pour rejoindre son jardin à Limelette, pourquoi continuerait-on à habiter Bruxelles et non Limelette ?

Les états généraux ont proposé différentes solutions à ce problème, comme augmenter le nombre de haltes RER sur le territoire bruxellois, mailler l'offre de transport urbain avec le RER et créer du logement autour des haltes RER bruxelloises. Je souhaitais ajouter ce point à ma question parce qu'il me paraît important.

En 1958, on a créé le "tout à la voiture", en favorisant uniquement ce moyen de transport - mais il y en avait moins à l'époque. La VUB constate que la suroccupation de l'espace public bruxellois par l'automobile est majeure. De plus, des milliers de camions traversent Bruxelles. A peu près 80% de l'acheminement des marchandises à Bruxelles se fait par la route et seulement 20% par voie d'eau. L'acheminement en chemin de fer est paradoxalement nul ou très faible et stable.

Autre chiffre : avec un véhicule pour moins de deux habitants, le taux de motorisation à Bruxelles

stroken soms ook gebruikt door auto's, die het zich zo gemakkelijk maken bij het afslaan. Vaak rijden ze gevaarlijk snel.

De afstandsbedieningen voor de verkeerslichten voor de trams en bussen werken, maar niet overal.

Ondertussen blijft de prijs van het openbaar vervoer maar stijgen, terwijl de kwaliteit, de snelheid en de toegankelijkheid achteruit gaan.

Bij mijn interpellatie over de overstapparkings hebt u erkend dat die te zeer verwaarloosd zijn tijdens deze regeerperiode. Pas aan het eind van de regeerperiode hebt u enkele maatregelen genomen. Dat had al veel vroeger moeten gebeuren, zoals in het Irisplan stond.

Brussel besteedt een kwart van haar begroting aan mobiliteit en 80% daarvan aan het openbaar vervoer. De staten-generaal stellen echter vast dat het mobiliteitsbeleid gefaald heeft. Ik beweer niet dat u voor alles verantwoordelijkheid bent.

Welke conclusies trekt u uit de studie?

est l'un des plus élevés en Europe. Cela nuit à la qualité de la vie. Pensons aux pics de pollution, aux heures de pointe et aux différents bouchons.

La vitesse commerciale des transports en commun n'arrête pas de régresser. Vous avez créé quelques sites propres - et il est vrai que ce n'est pas facile -, mais cela ne résout pas encore le problème. Le premier site propre de ma commune se situe avenue de la Chasse. Comme il a été élaboré avec des klinkers, les véhicules automobiles l'empruntent plus facilement que les voiries latérales et le font à grande vitesse, ce qui crée un danger sur les quais d'embarquement.

Les télécommandes des feux pour les trams et les bus fonctionnent, mais pas partout.

Si la qualité des transport en commun diminue, indépendamment de l'achat de rames, leur prix ne cesse d'augmenter. Je pourrais vous montrer les schémas relatifs à la montée du prix des abonnements, notamment, qui ont été réalisés dans l'étude. Cela va faire plaisir à M. Demol.

L'augmentation de prix va donc malheureusement de pair avec une diminution de la qualité, de la vitesse et de l'accessibilité.

Vous aviez eu l'élégance, M. le ministre, lors de mon interpellation sur les parcs relais de reconnaître que j'avais raison quant au fait que ces parkings de dissuasion avaient été laissés à l'abandon durant cette législature. Vous reconnaîtrez qu'en fin de législature, vous avez finalement pris certaines décisions de nature à relifter ces parcs-relais. Comme l'a relevé l'étude, il aurait été préférable de le faire il y a longtemps, comme le prévoyait le plan Iris.

Je vous avais également interpellé sur les trams-cargos, mais je ne vous avais point séduit.

Malgré le fait que Bruxelles consacre un quart de son budget à la mobilité - c'est donc budgétivore - dont 80% aux transports publics, les états généraux de la mobilité de, à, vers et autour de Bruxelles dressent un constat d'échec. Ce constat est interpellant. Je ne dis pas que vous êtes responsable de tout, malgré le surnom de ministre de l'Immobilité que certains vous donnent.

J'aimerais connaître les conclusions et les projets

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De analyse van de staten-generaal stemt overeen met mijn analyse en sterkt mij dus in mijn overtuigingen. Zij leveren vooral kritiek op de gemeenten, niet op mij.*

Ik kan niet op vijf jaar rechttrekken wat al vijftig jaar scheefgroeit in deze stad.

Ik voel mij daarom niet aangesproken. Ik heb meer gedaan dan alle vorige ministers van Mobiliteit. Er is echter nog vijf tot tien jaar nodig om op alle vlakken vooruitgang te boeken.

De analyse bevestigt mijn keuzes. U zou beter voor uw eigen deur vegen, mijnheer De Wolf!

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Volgens de staten-generaal moet de Brusselse gewestelijke overheid actiever zijn. Ik betreur dan ook dat u zich niet aangesproken voelt.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Uw citaat is niet volledig. De staten-generaal voegen daaraan toe dat mobiliteit de exclusieve bevoegdheid van het gewest moet worden.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

que vous tirez de cette étude.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne comprends pas l'utilité de la question posée par M. De Wolf. L'analyse faite par les états généraux est en effet similaire à la mienne et me renforce dans mes convictions. Cette analyse ne m'est pas principalement adressée. Elle est plutôt adressée à de nombreux collègues de M. De Wolf, à son niveau de pouvoir, ce que les protagonistes lui confirmeront.

Je ne peux pas corriger en cinq ans ce qui a mal fonctionné pendant cinquante ans dans cette ville, sauf si on me donne les pleins pouvoirs.

Je ne me sens donc pas concerné. Chacun peut constater qu'au cours de ces cinq ans, j'ai fait davantage que d'autres ministres de la Mobilité en vingt ans. Mais il y a encore du pain sur la planche. Si on veut avancer sur l'ensemble des domaines, il faudra encore de cinq à dix ans.

Je ne suis pas malheureux de cette analyse, au contraire, puisqu'elle confirme mon analyse, et me renforce dans mes actions et mes choix de solutions. Balayez devant votre propre porte, M. De Wolf !

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

M. Vincent De Wolf.- A une telle réponse angélique, je ne ferais qu'opposer une phrase tirée des états généraux : "Ce sont les autorités régionales bruxelloises qui devraient préparer plus activement qu'elles ne le font aujourd'hui." Quand on parle des autorités régionales bruxelloises, je regrette que vous ne vous sentiez pas concerné.

M. Pascal Smet, ministre.- Les états généraux ajoutent que la mobilité doit être la compétence exclusive de la Région et non plus des communes. Quand vous citez, citez entièrement.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de mogelijkheid om vervoer voor personen met een handicap toe te laten gebruik te maken van de busbanen".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De aanleg van busstroken is bedoeld om het openbaar vervoer vlotter te laten rijden in de stad. Het gebruik van eigen beddingen laat immers toe om files zoveel mogelijk te vermijden.

Een deel van de busstroken mag ook door taxi's worden gebruikt. De maatregel geldt echter niet voor het bijzonder vervoer van personen met een handicap. Zo kan het bedrijf Taxi Hendriks bijvoorbeeld geen gebruik maken van de Brusselse busbanen. Het bedrijf werkt nauw samen met allerlei Brusselse instellingen, waaronder een aantal revalidatiecentra, en vervoert ook heel wat Brusselse privéklanten. De meeste ritten worden uitgevoerd met busjes voor maximum 8 of 16 personen. Onder hun klanten bevinden zich heel wat rolstoelgebruikers, maar bijvoorbeeld ook dialysepatiënten. Taxi Hendriks vervoert zowel kinderen als volwassenen en werkt met reservaties. Het is dan ook geen zuivere taxidienst.

Bovendien werkt het bedrijf nauw samen met andere taxidiensten en verwijst het regelmatig klanten door naar andere diensten die zich onder meer bezighouden met het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit, zoals Taxis Verts, Autolux enzovoort. Ze bieden ook individueel vervoer aan voor personen met een handicap. Hun klanten moeten zich vaak op vaste tijdstippen verplaatsen om een medische behandeling te ondergaan en komen soms door files te laat in de instelling waar ze worden behandeld. Daardoor missen ze vaak een deel van hun verzorging.

Het lijkt ons dan ook een goede zaak om de busbanen open te stellen. We hopen dat dit op korte termijn kan worden gerealiseerd in samenwerking

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

concernant "la possibilité d'autoriser les véhicules transportant des personnes handicapées à emprunter les bandes réservées aux bus".

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- L'établissement de sites propres réservés aux bus favorise la fluidité du trafic urbain.

Les taxis sont autorisés à utiliser une partie des bandes de circulation réservées aux bus, mais pas les véhicules qui transportent des personnes handicapées, comme ceux de la société Hendriks. Celle-ci collabore étroitement avec toutes sortes d'institutions bruxelloises, transporte tant des enfants que des adultes, handicapés ou nécessitant un traitement régulier, comme les patients dialysés. Or, il arrive que certains de leurs clients soient en retard pour leur traitement médical, à cause des embouteillages.

C'est pourquoi nous proposons d'autoriser les véhicules transportant des personnes handicapées à emprunter les bandes réservées aux bus, en élargissant éventuellement cette mesure au transport commercial de patients.

Pourquoi les bus de la société Hendriks ne peuvent-ils pas utiliser temporairement les bandes de circulation réservées aux bus bruxellois ? Cette interdiction frappe-t-elle également les minibus de la STIB ? La Région bruxelloise est-elle disposée à autoriser les entreprises agréées pour le transport des personnes handicapées ou de patients à utiliser les bandes de circulation réservées aux bus ? Quels seraient les éventuels arguments en défaveur de cette utilisation ? Une rencontre à ce sujet est-elle prévue avec les entreprises concernées ?

met de verschillende bedrijven die deze klanten als doelgroep hebben. Wat mogelijk is voor gewone taxi's, moet ook mogelijk zijn voor bedrijven die personen met een handicap vervoeren. Eventueel kan men de maatregel ook uitbreiden naar het commerciële ziekenvervoer.

Waarom mogen de busjes van Taxi Hendriks momenteel geen gebruik maken van de Brusselse busstroken? Geldt het verbod ook voor de minibusjes van de MIVB? Is het Brussels Gewest bereid om officieel erkende bedrijven die personen met een handicap of patiënten vervoeren de mogelijkheid te bieden om de busstroken te gebruiken? Welke argumenten zouden eventueel pleiten tegen een openstelling van de busbanen voor bedrijven die gehandicapten vervoeren? Zal hierover overleg plaatsvinden met de bedrijven die zich bezighouden met dat soort vervoer ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De artikels 72.5 en 72.6 van het federale verkeersreglement (KB van 1/12/1975) bepalen duidelijk wie wel en wie niet gebruik mag maken van een busbaan en een bijzonder overrijdbare bedding.

Wat de busbanen betreft, gaat het om de volgende categorieën van weggebruikers: voertuigen van geregelde openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer, voertuigen bestemd voor het ophalen van leerlingen, prioritaire voertuigen wanneer hun dringende opdracht het rechtvaardigt, taxi's, voertuigen bestemd voor het woon-werkverkeer op wegen met het verkeersbord F17, aangevuld met een gelijksortig symbool. Andere voertuigen mogen de busstroken enkel gebruiken om van richting te veranderen. De toelating geldt ook voor fietsers als het verkeersbord F17 aangevuld is met het symbool van een fiets.

Op de bijzonder overrijdbare beddingen zijn de hierna vermelde weggebruikers toegelaten: voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, taxi's als het bord F18 aangevuld is met het woord "taxi", prioritaire voertuigen wanneer hun dringende opdracht het rechtvaardigt, voertuigen bestemd voor het woon-werkverkeer op wegen met verkeersbord F18 dat

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Les articles 72.5 et 72.6 de l'arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière indiquent clairement quels sont les véhicules autorisés à circuler sur une bande réservée aux bus et sur un site spécial franchissable.

Les autres véhicules ne peuvent franchir ce site qu'à un carrefour ou pour quitter une propriété riveraine ou y accéder. Ils ne peuvent l'emprunter que pour contourner un obstacle en chaussée.

Les véhicules de l'entreprise Hendriks ne pouvant être considérés comme des véhicules de transport en commun ou comme des taxis, ils ne relèvent pas de la catégorie pour laquelle le législateur fédéral a prévu des autorisations spécifiques.

Le législateur bruxellois ne peut autoriser de tels véhicules sur ces bandes réservées, car nous ne sommes pas compétents pour adapter une loi fédérale. Les sociétés officiellement agréées qui assurent le transport des moins valides pourraient bénéficier de l'avantage concerné à condition d'être assimilées à un service de transport régulier ou d'acquérir le statut spécial de taxi.

Par contre, nous avons augmenté, de 50 à 100, le nombre de taxis disposant d'un permis spécial pour

aangevuld is met een gelijksoortig symbool.

Andere voertuigen mogen een bedding enkel dwars oversteken op een kruispunt of om een aangpalende eigendom te verlaten of te bereiken. Zij mogen er slechts gebruik van maken om een hindernis op de rijbaan te ontwijken.

De voertuigen van de dienst speciaal vervoer van de MIVB voeren een opdracht van gemeenschappelijk vervoer uit en mogen bijgevolg gebruik maken van zowel de busbanen als de bijzonder overrijdbare beddingen.

Vermits de voertuigen van het bedrijf Hendriks niet als voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer of als taxi's kunnen worden beschouwd (het bedrijf heeft immers geen taxivergunning en heeft trouwens zijn naam veranderd zodat daarin voortaan het woord taxi niet meer voorkomt), vallen zij niet onder de categorie weggebruikers waarvoor de federale wetgever specifieke toelatingen in de wetgeving heeft opgenomen.

De Brusselse wetgever kan dergelijke voertuigen niet toelaten op deze voorbehouden wegdeelen, omdat wij niet bevoegd zijn om een federale wetgeving aan te passen. De officieel erkende maatschappijen die het vervoer van mindervaliden verzorgen, zouden van hetzelfde voordeel kunnen genieten indien ze met een geregeld vervoerdienst worden gelijkgesteld of indien ze het speciaal statuut van taxi verwerven. Er zou derhalve een aanpassing van de wetgeving betreffende de opmaak van de statuten van het openbaar vervoer en/of de taxi's moeten komen om de PBM-minibussen op de eigen banen wettelijk toe te laten.

Wij hebben wel het aantal taxi's met een bijzondere vergunning voor rolstoelgebruikers verhoogd van 50 tot 100.

Er zijn nog vele andere categorieën weggebruikers die vragen om de busbanen te mogen gebruiken: vrachtwagens, privévervoer van zieken, autocars, motorfietsers, dokters, kinesisten, enzovoort. Wij moeten ergens de grens trekken, anders veranderen de busbanen opnieuw in gewone banen. Bovendien zou dit het systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer volledig ondergraven.

De hoofdreden waarom het niet mogelijk is om het

les usagers en chaise roulante.

Bien d'autres catégories d'usagers de la route demandent aussi à pouvoir utiliser les bandes bus. Or, nous devons fixer une limite, sous peine de transformer à nouveau les bandes bus en bandes ordinaires. De plus, cela signifierait la fin du système de commande à distance des feux de signalisation au profit des transports en commun.

vervoer voor personen met beperkte mobiliteit gebruik te laten maken van de busbanen, blijft evenwel dat de federale wetgeving dit niet toelaat.

- *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 "de toegankelijkheid van lijn 71".

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

De heer Ahmed El Ktibi (*in het Frans*).- *Lijn 71 tussen het centrum en Beaulieu is de eerste lijn die toegankelijk is voor rolstoelgebruikers, dankzij een uitschuifbaar plateau achteraan in de bus en een systeem van camera's, controlelichten en een geluidssignaal.*

Ik kan dergelijke maatregelen, die gehandicapte personen de mogelijkheid bieden om zich vrij te verplaatsen, alleen maar aanmoedigen, maar in de praktijk verloopt alles niet altijd even vlot. Tijdens de spitsuren, wanneer er veel reizigers aan de haltes zijn, zijn personen met beperkte mobiliteit niet altijd zichtbaar voor de chauffeur omdat zij zich lager bevinden dan de rechtstaande reizigers. Als de bus achteraan vol zit, moeten de reizigers uitstappen om de rolstoelgebruiker te laten opstappen. Bovendien kennen de chauffeurs het systeem niet altijd goed.

Krijgen alle MIVB-chauffeurs een aangepaste opleiding? Hoelang duurt die opleiding?

Zullen ook andere lijnen met dit systeem worden uitgerust? Wanneer?

Kan het uitschuifbaar plateau op alle bussen worden gemonteerd of moet de MIVB hiervoor nieuwe bussen aankopen? Hoeveel kost de plaatsing van dat systeem?

- *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'accessibilité de la ligne 71".

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

M. Ahmed El Ktibi.- La ligne 71 - qui va du centre-ville à Beaulieu - est la première ligne de bus de la STIB accessible aux personnes en chaise roulante.

Grâce à un plateau amovible situé à l'arrière d'un bus articulé et à un système de caméra, de petites lampes témoins et d'un signal sonore, les PMR peuvent y accéder. Je ne peux qu'encourager des aménagements qui permettent aux personnes handicapées d'être totalement autonomes et indépendantes et qui leur permettent de se déplacer dans la ville librement, comme les autres personnes "bien portantes".

Néanmoins, en pratique, il semblerait que les utilisateurs rencontrent des problèmes pour accéder au bus. En effet, l'affluence aux arrêts est importante aux heures de pointe, et la personne à mobilité réduite n'est pas toujours visible pour le chauffeur, vu qu'elle est plus basse que les gens debout. De plus, lorsque le bus est plein à l'arrière, les voyageurs à l'intérieur du bus sont obligés de descendre pour que la PMR monte. Il arrive aussi que les chauffeurs ne connaissent pas le maniement de la rampe amovible.

Tous les chauffeurs de bus de la STIB, toutes lignes confondues, reçoivent-ils une information et une formation relative à cette problématique ? Si c'est le cas, combien d'heures cette formation compte-t-

Waarom zijn de nieuwe metrostellen die de MIVB heeft aangekocht niet met uitschuifbare plateaus uitgerust? Kunnen de bestaande metro's hiermee worden uitgerust?

elle ?

Etant donné que la ligne 71 est la première ligne accessible aux PMR, quelles sont les autres lignes qui seront aménagées et dans quel délai ? Ce système sera-t-il généralisé sur toutes les lignes de bus ? Dans quel délai ?

Un plateau amovible peut-il être aménagé dans tous les types de bus - petits, moyens et bus articulé - ou la STIB a-t-elle dû acquérir de nouveaux bus avec plateau pour la ligne 71 uniquement ?

Quel est le coût de l'aménagement du plateau amovible ?

La STIB a acheté de nouvelles rames de métro qui ne sont pas équipées de plateaux amovibles. Pour quelles raisons ? Les métros existants pourraient-ils être aménagés en y intégrant ces plateaux amovibles ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La ligne de bus 71 est en effet la première ligne accessible aux personnes en chaise roulante. Cette ligne longue de huit kilomètres a été choisie comme ligne pilote à cause de son grand potentiel de clientèle. La ligne 71 dessert en effet trois communes et est particulièrement fréquentée.

Il est prévu de rendre d'autres lignes de bus accessibles aux PMR. Une sélection a été opérée en collaboration avec les associations de personnes à mobilité réduite. Il s'agit des lignes 48 et 84 ainsi que de la ligne 12 menant à l'aéroport. En s'appuyant sur l'accessibilité sans cesse croissante du réseau souterrain, ces lignes permettront d'étendre le réseau adapté aux PMR dans notre Région. Le 48 dessert en effet le Sud, le 84 le Nord-Ouest et le 12 le Nord-Est. Ces choix ont été approuvés par la Commission régionale de la mobilité et confirmés dans le cadre de la stratégie PMR de la STIB.

Cependant, pour qu'une ligne soit accessible aux personnes en chaise roulante, il ne suffit pas d'équiper les véhicules de cette ligne de rampes d'accès. Il faut également adapter les arrêts et les trottoirs. L'ensemble des arrêts des lignes précitées ont fait l'objet d'un repérage détaillé qui a permis de quantifier le travail à effectuer. Près de 85% d'entre

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Buslijn 71 is inderdaad de eerste lijn die toegankelijk is voor rolstoelgebruikers. Die lijn is als proefproject gekozen, omdat het om een drukke lijn gaat die drie gemeenten doorkruist.

Het is de bedoeling om nadien ook andere buslijnen toegankelijk te maken voor personen met een beperkte mobiliteit, namelijk buslijn 48, die het zuiden van Brussel bedient, buslijn 84, die het noordwesten van Brussel bedient, en lijn 12 naar de luchthaven, die het noordoosten van Brussel bedient. Samen met de aanpassing van het ondergronds net moet dit het net een heel stuk toegankelijker maken. De keuzes van die buslijnen werden in overleg met de sector gemaakt en goedgekeurd door de gewestelijke mobiliteitscommissie.

Om een lijn toegankelijk te maken voor rolstoelgebruikers, volstaat het evenwel niet om de voertuigen met speciale toegangsplateaus uit te rusten. Ook 85% van de haltes op de voornoemde buslijnen zou moeten worden aangepast. De programmatie van die studies en de goedkeuring ervan door de wegbeheerders is gepland voor 2009-2010. De werken kunnen dan plaatsvinden tussen eind 2009 en 2011.

Daarnaast worden alle haltes die om welke reden ook opnieuw moeten worden aangelegd, systematisch toegankelijk gemaakt voor personen met een beperkte mobiliteit.

De invoering van trams met een verlaagde vloer op bepaalde lijnen (3 en 4 en de Grote Ring) past in dezelfde doelstelling.

Tijdens hun opleiding leren de buschauffeurs hoe ze de toegangsplateaus voor personen met een beperkte mobiliteit moeten gebruiken. Naast de technische opleiding van een half uur krijgen ze sinds begin 2008 ook een opleiding van vier uur om deze mensen te begeleiden.

Alle nieuwe bussen beschikken over een aangepaste toegang. Dat kost 8.000 euro extra per bus. De oudere bussen aanpassen is echter veel moeilijker en duurder. Het rollend materieel op lijn 71 werd gemoderniseerd. De toegang voor personen met een beperkte mobiliteit bevindt zich nu aan de tweede deur, dichter bij de chauffeur. Andere passagiers moeten niet meer uitstappen om iemand met een rolstoel op de bus te krijgen. Daarvoor zijn ook alle haltes op de lijn opnieuw ingericht.

De nieuwe baan-metrostellen beschikken over een aangepaste toegang aan bepaalde deuren. De begeleiders van de personen met beperkte mobiliteit gebruiken ook de hellingen die in de stations aanwezig zijn.

eux nécessitent une intervention. Sur plus d'une centaine d'arrêts, 30% doivent être complètement réaménagés et 70% être adaptés ponctuellement. La programmation de ces études et leur validation par les gestionnaires de voirie est programmé pour 2009-2010. En fonction des capacités budgétaires, les travaux devraient pouvoir s'échelonner sur fin 2009, 2010 et 2011.

Parallèlement, les arrêts qui, pour quelque raison que ce soit, font l'objet d'un réaménagement, sont systématiquement rendus accessibles. De cette façon, c'est l'accessibilité de l'ensemble du réseau qui progresse.

Enfin, la mise en service de trams à plancher bas affectés spécifiquement à certaines lignes, en l'occurrence les lignes 3, 4 et la Grande ceinture, participe au même objectif.

Au cours de leur formation technique, les conducteurs de bus appréhendent bien entendu l'usage du dispositif d'accès mis en place en faveur des personnes à mobilité réduite. Environ une demi-heure est consacrée à la manipulation des rampes, caméras, etc. De plus, une formation de quatre heures consacrée aux clients à besoins spécifiques a été lancée début 2008. Cette formation fait depuis lors partie du cursus de base dispensé à l'ensemble des conducteurs de bus nouvellement engagés.

Tous les nouveaux bus achetés sont équipés de rampes PMR. L'équipement des bus existants est plus difficile et en tout cas beaucoup plus coûteux. Le supplément de prix lié à l'installation d'une rampe PMR lors de l'achat de nouveaux bus est de l'ordre de 8.000 euros par véhicule. En ce qui concerne plus spécifiquement la ligne 71, le matériel roulant avec lequel la ligne est exploitée a été modernisé.

La rampe d'accès rétractable est désormais située à hauteur de la seconde porte du bus, plus proche du chauffeur, conformément au souhait de tous. Elle ne nécessite donc plus la descente des autres usagers pour permettre l'embarquement d'une personne en chaise roulante, puisqu'elle est complètement intégrée dans le châssis du véhicule. Cette adaptation a nécessité une révision de tous les arrêts de la ligne et une programmation de petites interventions ponctuelles afin de garantir les possibilités de déploiement du dispositif.

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

De heer Ahmed El Ktibi (*in het Frans*).- *De MIVB wil drie bijkomende lijnen toegankelijk maken. Wanneer zal ze dat doen?*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Van eind 2009 tot 2010.*

De heer Ahmed El Ktibi (*in het Frans*).- *Wanneer zullen alle haltes aangepast (70% van het net) of opnieuw aangelegd zijn (30% van het net)?*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Van eind 2009 tot 2010.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de parkeergelegenheden in de nabijheid van de stations".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (*in het Frans*).- *Infrabel wil tegen 2012 in 7.000 bijkomende parkeerplaatsen aan Belgische treinstations investeren. Het totale aantal zal 54.000 bedragen. Het investeringsprogramma sluit aan bij de renovatie van de drukst bezochte stations van het land.*

Er worden echter geen cijfers genoemd over

Enfin, les nouvelles rames de métro boa disposent de palettes rétractables aux quatre portes situées à proximité des postes de conduite. Des rampes manuelles présentes en station sont par ailleurs utilisées par les agents qui assurent l'accompagnement des PMR dans le métro.

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

M. Ahmed El Ktibi.- La STIB a donc prévu d'élargir l'accès aux PMR à trois lignes supplémentaires. Quel est le délai prévu pour la réalisation de ces aménagements ?

M. Pascal Smet, ministre.- De la fin de l'année 2009 jusqu'en 2010.

M. Ahmed El Ktibi.- Quel est le délai prévu pour réaliser l'adaptation et l'aménagement des arrêts qui concernent respectivement 70 et 30% des arrêts du réseau ?

M. Pascal Smet, ministre.- De la fin de l'année 2009, jusqu'en 2010.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "les parkings à proximité des gares".

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

Mme Françoise Schepmans.- Le groupe Infrabel va investir dans la création de 7.000 places de parking supplémentaires d'ici 2012, portant ainsi le parc de places de stationnement à 54.000 unités d'ici quatre ans. Ce plan d'investissement s'inscrit dans le programme de rénovation des gares les plus fréquentées et concerne quelque 27 gares du pays.

parkeerplaatsen aan Brusselse stations.

Werd het Brussels Gewest bij het investeringsprogramma betrokken? Over welke Brusselse stations gaat het en hoeveel parkeerplaatsen mogen we verwachten?

Ik vind het vreemd dat er in het plan voor de ontwikkeling van parkeerplaatsen geen rekening wordt gehouden met het GEN. Is dit geen gemiste kans om voor overstapparkings te zorgen?

S'il est fait état de 2.800 places prévues à Gand ou encore de 800 places à Mons, aucune information précise n'est communiquée quant au nombre de places créées à proximité de nos gares bruxelloises.

En conséquence, pouvez-vous me préciser si la Région bruxelloise a été associée à l'élaboration de ce plan d'investissement et, le cas échéant, quelles sont les gares bruxelloises prises en compte dans ce programme ? A combien d'unités créées peut-on s'attendre en Région bruxelloise ?

Alors que la Région est toujours en discussion avec la SNCB en vue de garantir un nombre suffisant d'arrêts RER sur son territoire, il est assez paradoxal de lire que ce plan de développement de parkings n'aurait pas été adossé au projet RER. Lorsque l'on connaît l'importance que revêt ce projet pour désengorger Bruxelles d'un certain nombre de navetteurs, comment expliquez-vous ce constat et le fait que Bruxelles n'ait pas été sollicitée ? Ne pensez-vous pas qu'il s'agit là d'une occasion manquée, dès lors que la Région peine à développer de nouveaux parkings de transit ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- In het investeringsplan van de NMBS Holding zijn inderdaad amper extra parkeerplaatsen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gepland, omdat er voldoende parkeergelegenheid is in de omgeving van de stations. Er is weinig plaats, waardoor het erg duur is om nieuwe parkeerplaatsen aan te leggen. Het is vooral de bedoeling dat de stations goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, per fiets of te voet.

Het Brussels Gewest is geen vragende partij voor nieuwe parkings in de omgeving van de stations in het centrum. We willen dat die parkings zoveel mogelijk in de omgeving van Brussel worden gebouwd. Het is vooral van belang dat er genoeg parkeerplaatsen zijn aan de stations in Vlaams- en Waals-Brabant, zodat pendelaars geneigd zijn om de trein te nemen.

In het kader van het GEN zijn er een aantal extra parkeerplaatsen gepland in de omgeving van kleinere stations, zoals die van Watermaal en Jette. Na 2020 zouden er ook extra parkeerplaatsen komen in Sint-Agatha-Berchem, aan Delta, enzovoort. De NMBS Holding en Infrabel trekken

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

M. Pascal Smet, ministre.- En effet, le plan d'investissement de la SNCB Holding ne prévoit presque pas de parkings supplémentaires pour la Région de Bruxelles-Capitale, puisque nos grandes gares disposent de suffisamment de parkings publics et privés dans les environs immédiats. La gare du Midi par exemple dispose d'un grand parking pour les voyageurs du TGV, offrant 1.650 places et géré par Q Park. La SNCB Holding ne prévoit pas la création d'emplacements de parking supplémentaires aux grandes gares des grandes villes. L'espace disponible étant limité, l'aménagement de nouveaux parkings est coûteux. L'objectif est de garantir et de promouvoir l'accessibilité en transport public, à vélo et à pied.

En outre, il s'agit souvent de gares de destination. Dans le cadre de sa politique de mobilité durable, contenue dans son plan de déplacements Iris 2, la Région n'est d'ailleurs pas demanderesse de nouveaux parkings pour voitures aux grandes gares du centre-ville. La politique régionale vise à ce que ces parkings soient exécutés le plus en amont possible des files quotidiennes vers Bruxelles et ne prévoit à Bruxelles que le dernier filet de sécurité. Comme je l'avais déjà précisé en réponse à une

respectievelijk 79 miljoen euro en 75 miljoen euro uit voor de stations van het GEN. Daarvan is 9,2 miljoen euro bestemd voor Brusselse stations.

interpellation de M. Madrane en séance plénière le 30 mai 2008, nous avons intérêt à ce qu'il y ait de nombreux parkings autour des gares importantes, en particulier dans les deux provinces de Brabant. Cela permet aux navetteurs d'aller en voiture à la gare pour se rendre en train à Bruxelles.

Dans le cadre des travaux d'infrastructure RER, la création de places de stationnement supplémentaires à certaines gares plus petites est toutefois prévue, comme par exemple à Watermael où la capacité augmentera de 14 à 50 emplacements, ou encore à Jette où 103 emplacements seront rénovés et 85 nouveaux seront créés. Au-delà de 2020, la Région projette, au niveau d'Iris, 2.200 places au Moensberg, 1.200 places à CERIA-COOVI, 1.000 places à Berchem-Sainte-Agathe, 1.000 places à Bordet, 1.350 places à Delta, 500 places à Forest Midi, toutes à proximité ou sur les terrains du chemin de fer. Quelque 79 millions d'euros sont prévus au niveau de la Holding et 75 millions d'euros au niveau d'Infrabel pour les gares (plus parkings) de la zone RER, dont 9,2 millions à Bruxelles.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *U gaf een opsomming van locaties waar extra parkeerplaatsen komen. Hebben die te maken met het GEN?*

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

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Zijn de NMBS en uzelf ervan overtuigd dat die parkeerplaatsen volstaan?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Inderdaad. De stations in Vlaams- en Waals-Brabant zijn goed bereikbaar per fiets, te voet of met de auto. Ik ben voorstander van een beperkte uitbreiding van parkings, maar dat mag niet te veel kosten. Vaak gaat het trouwens over terreinen die eigendom zijn van gemeenten.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Uiteraard zijn parkings aan de stations buiten het Brussels Gewest belangrijk, maar ook in Brussel zelf is er behoefte aan parkeerplaatsen in de omgeving van trein- en metrostations.*

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

Mme Françoise Schepmans.- L'énumération à la fin de votre réponse concerne-t-elle des parkings dans le cadre du RER ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui.

Mme Françoise Schepmans.- La SNCB et vous-même considérez donc aujourd'hui ces projections suffisantes pour répondre aux besoins ?

M. Pascal Smet, ministre.- Tout à fait. Beaucoup de gens peuvent atteindre les gares des deux Brabant en vélo, à pied ou en voiture. Je suis favorable à l'extension des petits parkings, mais à un coût limité. De plus, les terrains sont parfois la propriété des communes. Celles-ci peuvent donc les aménager.

Mme Françoise Schepmans.- Les parkings doivent évidemment se trouver en amont de la Région, mais des parkings intrarégionaux sont également nécessaires aux abords des gares et des métros.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Dat klopt, behalve voor het Centraal Station, het Noord- en het Zuidstation, waar er voldoende parkeergelegenheid is.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-
Zal die daar en aan de metrostations nog volstaan, als de GEN-stations openen?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Soms wel, soms niet. Wij willen de pendelaars echter niet aanmoedigen om zo ver te komen met de wagen. We hebben liever dat ze parkeren aan de grenzen van het gewest en dan met de metro verder reizen.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-
Veel Brusselaars willen de metro nemen, maar kunnen niet te voet of per fiets naar het dichtstbijzijnde metrostation. Daarom willen ze graag een parking in de buurt. Er moeten dus parkings komen met redelijke tarieven voor wie zijn wagen langer dan twee uur wil parkeren.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Wie een vervoerbewijs heeft voor het openbaar vervoer, zou zelfs gratis moeten kunnen parkeren in de buurt van haltes en stations. Wie de parking voor andere doeleinden wil gebruiken, moet betalen. Dat brengen we binnenkort in de praktijk op de CERIA-COOVI-parking in Anderlecht.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord avec vous sur ce point, sauf en ce qui concerne les gares Centrale, du Midi et du Nord, pour lesquelles le parking existant suffit.

Mme Françoise Schepmans.- Suffiront-ils toujours lors de l'ouverture des gares RER et aux abords des stations de métro ?

M. Pascal Smet, ministre.- C'est variable d'un endroit à l'autre. Néanmoins, nous ne voulons pas non plus encourager les navetteurs à venir jusque là en voiture. Nous préférons que les voitures soient stationnées en dehors de la Région ou juste à la limite de la Région et que les passagers poursuivent leur trajet en métro. L'énumération que j'ai donnée de toutes ces places au-delà de 2012 va dans le sens de votre intervention.

Mme Françoise Schepmans.- Je voulais attirer votre attention sur le fait que des Bruxellois souhaitent prendre le métro mais n'ont pas la possibilité de se déplacer à pied ou à vélo jusqu'à la station de métro la plus proche. Cela explique pourquoi ils aiment avoir un parking à disposition à proximité d'une station de métro pour pouvoir se déplacer en transport public, a fortiori compte tenu de la politique de stationnement prévue en Région bruxelloise. Il faudra prévoir des parkings à des tarifs raisonnables pour les personnes qui souhaitent stationner leur véhicule plus de deux heures.

M. Pascal Smet, ministre.- J'irai même plus loin : les personnes qui disposent d'un titre de transport doivent pouvoir se garer gratuitement dans les parkings proches des transports en commun. Tous ceux qui utilisent ces parkings à d'autres fins doivent payer. Telle est la politique que nous mettrons bientôt en oeuvre très concrètement dans le parking CERIA-COOVI à Anderlecht.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de toepassing van de ordonnantie betreffende de toeristenbussen".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Bijna een jaar geleden keurde het parlement uw ontwerp van ordonnantie goed over de organisatie van het openbaar vervoer langs de bezienswaardigheden.*

Wij vreesden toen dat deze vervoersmaatschappijen in beroep zouden gaan. Volgens uw juridische diensten hoefden we ons geen zorgen te maken.

Eén van de betrokken maatschappijen heeft echter wel degelijk de opschorting en de annulering gevraagd van de ordonnantie. Begin juli 2008 weigerde het Grondwettelijk Hof de nieuwe regels op te schorten. Het gewest heeft dus een eerste slag binnengehaald in afwachting van een uitspraak over de annulering.

Hoever staat dit dossier nu?

Is de commerciële studie die voorafgaat aan het opstellen van het bestek al van start gegaan? Aan welke routes en bezienswaardigheden wordt gedacht? Wacht u de beslissing van het Grondwettelijk Hof af voor u de MIVB laat beginnen aan het bestek?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB is belast met de uitvoering van de ordonnantie van 6 maart 2008.*

Er zal een onderaannemingsopdracht worden uitgeschreven, waarschijnlijk in de vorm van een concessieopdracht. Momenteel werken de MIVB en het gewest aan de vaststelling van de exploitatieprincipes. Nadien moet een commerciële studie de voorwaarden in het bestek nog verfijnen. Pas daarna kan de aanbestedingsprocedure in

concernant "la mise en oeuvre de l'ordonnance relative aux bus touristiques".

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

Mme Françoise Schepmans.- Il y a près d'un an, notre parlement adoptait votre projet d'ordonnance portant organisation des transports publics desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Lors de l'examen de votre projet, nous n'avions pas manqué de faire part de nos craintes que des opérateurs autorisés à exercer cette activité n'introduisent quelque recours. Sans pouvoir garantir qu'il n'y en aurait pas, vous affirmiez qu'après analyse de vos services juridiques, il n'y avait pas matière à s'inquiéter.

Ce que nous craignions n'a pas manqué de se produire, puisqu'une des sociétés actives a sollicité la suspension et l'annulation de l'ordonnance. Début juillet de cette année, la Cour constitutionnelle refusait de suspendre les nouvelles règles, ce qui permettait à la Région de dire qu'elle avait remporté la première manche dans l'attente du prononcé de la Cour sur le recours en annulation.

Près de douze mois après l'adoption de ce texte, quel est l'état d'avancement de ce dossier ?

L'étude commerciale préalable à la rédaction par la STIB du cahier des charges a-t-elle été lancée ? Dans l'affirmative, quelles sont les pistes se dégageant quant au tracé des lignes et des sites d'intérêt touristiques desservis ? Attendez-vous la décision de la Cour constitutionnelle avant de charger la STIB de l'élaboration de ce cahier des charges ?

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB a été chargée de mettre en application l'ordonnance du 6 mars 2008. Une procédure de sous-traitance des services de transport desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale sera organisée, probablement par voie de concession.

En ce moment, la STIB et la Région sont en train de définir les principes relatifs à l'exploitation des services concernés. L'étude commerciale interviendra ensuite afin de déterminer, en

gang worden gezet.

De regering moet de datum van inwerkingtreding van de ordonnantie vaststellen om een rechtsvacuum voor de huidige exploitanten te vermijden. Wij zullen de beslissing van het Grondwettelijk Hof niet afwachten.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Kunt u mij een datum meedelen?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De raad van bestuur van de MIVB zal dit in maart bespreken.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Het bestek?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zal dit nagaan, maar wij komen niet tussen in de werkzaamheden van de MIVB.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Er wordt dus verder gewerkt aan het dossier los van de beslissing van het Grondwettelijk Hof?*

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

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

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

**betreffende "het MIVB-beleid ten aanzien
van de daklozen".**

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

concertation avec les opérateurs et le BITC, plus finement les exigences qui devront figurer au cahier des charges. Elle sera suivie par la procédure de marché proprement dite, sous cette législature.

C'est au gouvernement de fixer l'entrée en vigueur effective de l'ordonnance, de sorte qu'aucun vide juridique n'est à craindre pour les exploitants dans la situation actuelle. Nous n'attendrons pas la décision de la Cour constitutionnelle. L'ordonnance est en cours d'application, parmi d'autres priorités de la STIB.

Mme Françoise Schepmans.- Pouvez-vous nous donner une date ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ce sera à l'ordre du jour du conseil d'administration de la STIB en mars.

Mme Françoise Schepmans.- Pour le cahier des charges ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais me renseigner. Nous avons chargé la STIB de cette mission. Nous n'intervenons pas toujours dans leurs travaux.

Mme Françoise Schepmans.- Mais le dossier avance indépendamment de la décision de la Cour constitutionnelle ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "la politique de la STIB à l'égard des sans-abri".

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

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *De Brusselse gouverneur richtte in 2008 een werkgroep over daklozen in de stations op waarin uw kabinet was vertegenwoordigd.*

De werkgroep sprak af dat de NMBS gemakkelijker een beroep zou kunnen doen op vzw's die daklozen begeleiden. De maatregel zou ook gelden voor de metrostations. Wat is de stand van zaken? Welke afspraken werden er gemaakt?

U zei dat de MIVB wel wil meewerken aan het plan van de NMBS, maar dat er nog een en ander moet worden geëvalueerd en dat ook de kostprijs een rol speelt. Heeft er een evaluatie plaatsgevonden? Zijn er maatregelen genomen? Hebt u een budget uitgetrokken? Met welke instanties zijn er overeenkomsten afgesloten?

Bovendien zou het nog enige tijd duren om alle afspraken op papier te zetten. Is dat immiddels gebeurd? Welke maatregelen werden er in samenwerking met de NMBS genomen naar aanleiding van de recente koude golf?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Mustapha El Karouni.- Notre pays, en ce compris notre Région, a dernièrement été frappé par une vague de froid.

Aussi, voudrais-je revenir avec vous sur la politique de la STIB à l'égard des sans-abri, thème que j'avais abordé en cette même commission en date du 30 avril 2008

En effet, à l'époque, j'apprenais que Mme la gouverneure avait, à son initiative, réuni un groupe de travail "SDF dans les gares", auquel votre cabinet avait été convié.

Lors de la réunion de ce groupe, le 13 février dernier, il avait été décidé que le centre d'appui au secteur bruxellois d'aide aux sans-abri examinerait davantage le volet "aide" de la convention et que vous seriez invité à la prochaine réunion en votre qualité de ministre de la Mobilité. L'objectif de cette convention est de permettre à la SNCB de faire appel à ces asbl pour prendre en charge une personne fragilisée en difficulté ou encore lui donner les premiers soins en cas de blessure. L'idée était d'étendre ce système aux stations de métro de la STIB.

Qu'en est-il ? Cette réunion a-t-elle eu lieu ? Le cas échéant, quelles en ont été les conclusions ?

D'autre part, vous m'indiquiez que «la STIB n'excluait pas une implication dans le dispositif mis en oeuvre par la SNCB, mais celle-ci devait encore être évaluée quant à sa pertinence et à son coût, notamment eu égard au partenariat déjà en cours». Cette évaluation a-t-elle été effectuée ? Quelles en sont, le cas échéant, les grandes lignes ? Des mesures spécifiques ont-elles été mises en oeuvre ? Si oui, lesquelles ? Un budget spécifique a-t-il été dégagé ? Pourriez-vous également me récapituler ces partenariats déjà en cours ?

Vous indiquiez à l'époque que la date de parution du texte final de la convention était en cours d'examen et qu'il serait «disponible dans un délai de plus ou moins deux mois». Ce texte est-il entre-temps disponible ? Pourriez-vous m'en communiquer la teneur ? Enfin, je souhaiterais connaître les actions qui ont été menées en collaboration avec la STIB lors de la vague de froid qui a frappé notre Région.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB heeft de regeling voor daklozen afgelopen jaar gewijzigd en een overeenkomst afgesloten met de vzw Chez nous - Bij Ons, die daklozen overdag opvangt.*

Met de overeenkomst worden meerdere doelstellingen beoogd, waaronder de preventie van problemen tussen daklozen en personeel of klanten van de MIVB, het doorverwijzen van daklozen naar hulporganisaties, het uitvoeren van patrouilles in de stations van de MIVB en het verstrekken van opleidingen aan MIVB-personeel over de omgang met daklozen.

De samenwerking tussen de MIVB en de ordediensten verloopt prima. De MIVB doet ook een beroep op de cel Herscham, een bijzonder project van de metrobrigade van de federale politie dat bedoeld is om daklozen door te verwijzen naar hulporganisaties. Het overleg dat door de gouverneur werd georganiseerd, leverde nog geen concrete maatregelen op.

Mevrouw Huytebroeck en ikzelf hebben als leden van het Verenigd College ook een beroep gedaan op Strada, het ondersteuningscentrum voor de Brusselse daklozensector, om met alle daklozenorganisaties tot een eensgezind standpunt te komen en vervolgens contact te leggen met de NMBS. Het is de bedoeling dat er een lokaal komt in het Centraal Station waar hulporganisaties aanwezig zijn en daklozen terecht kunnen.

- *Het incident is gesloten.*

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB a renouvelé le dispositif en vigueur l'an dernier dans le cadre de sa politique à l'égard des sans-abri et du partenariat qu'elle a conclu avec l'asbl "Chez nous - Bij Ons", qui offre un accueil de jour et effectue des rondes sur le terrain.

Comme j'ai eu l'occasion de l'évoquer lors de la commission du 30 avril 2008, les objectifs de ce partenariat consistent à :

- prévenir les problèmes entre les habitants de la rue et/ou le personnel de la STIB ou la clientèle ;
- réorienter les sans-abri vers les autres acteurs compétents ;
- réaliser des rondes dans différentes stations de métro et de prémétro ;
- participer aux processus de formation destinés au personnel de la STIB confrontés aux sans-abri, en collaboration avec le service Prévention.

Par ailleurs, la collaboration entre la STIB et les forces de l'ordre est toujours efficace et permet de rencontrer la diversité des situations précaires. Dans le cadre de sa collaboration avec la brigade Métro de la police fédérale, la STIB fait ainsi appel à la Cellule Herscham, spécialisée en la matière. La concertation lancée au niveau de la gouverneure n'a pas encore débouché sur des actions concrètes. Plusieurs réunions du groupe de travail "SDF dans les gares" ont été organisées, mais sans résultat tangible.

Entre-temps, Mme Huytebroeck et moi-même, en notre qualité de membres du Collège réuni de la Commission communautaire commune, avons demandé à la Strada, centre d'appui au secteur bruxellois d'aide aux sans-abri, de contacter les organisations actives dans le domaine en vue de parvenir à une position commune. Sur base de cette position, des contacts directs ont été pris avec la SNCB. Ces contacts bilatéraux ont débouché sur l'élaboration d'un projet dans la gare Centrale. Ainsi, tous les acteurs concernés seraient rassemblés dans un seul local, qui servirait en même temps de point de contact pour les sans-abri. La STIB est également associée à ce projet.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

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

betreffende "een onderzoek van het Comité P betreffende de dienst veiligheid en controle van de MIVB".

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

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *Op 9 april 2008 ondervroeg ik u over de uitlatingen van een ex-werknemer van de dienst Veiligheid en Controle, die in juli 2007 ontslagen werd na agressie tegen een buschauffeur. Deze ex-werknemer zou op 30 november 2007 een klacht ingediend hebben bij het Comité P.*

U antwoordde dat de MIVB op de hoogte gebracht was van het feit dat het Comité P een klacht ontvangen had en een onderzoek geopend had. De vertegenwoordigers van de MIVB en van het Comité P zouden elkaar ontmoeten.

Heeft die ontmoeting plaatsgevonden? Hoe verliep ze? Hoe verloopt het onderzoek van Comité P en zijn er al besluiten? Heeft de MIVB een intern onderzoek uitgevoerd? Zijn er ook maatregelen genomen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Vertegenwoordigers van de veiligheidsdienst van*

QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "une enquête du Comité P concernant le service Sécurité et Contrôle de la STIB".

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

M. Mustapha El Karouni.- Je vous ai interrogé en commission de l'Infrastructure en date du 9 avril 2008 à la suite d'un article publié par le quotidien "La Dernière Heure" dans son édition du jeudi 6 mars 2008. Cet article concernait les déclarations d'un ancien employé du service Sécurité et Contrôle, licencié en juillet 2007 après l'agression d'un chauffeur de bus de la ligne 46, qui s'était produite quelques jours plus tôt. On y apprenait que cet employé avait déposé plainte au Comité P le 30 novembre 2007 pour suspicion de faits délictueux.

Dans la réponse à la question que je vous avais adressée, vous m'aviez précisé que la STIB "a été informée par e-mail le 18 mars dernier par un représentant du Comité P qu'une plainte avait été déposée et qu'une enquête était ouverte". Vous aviez également ajouté qu'une rencontre entre les représentants de la STIB et du Comité P était prévue dans les jours à venir.

Un peu moins d'un an après ces faits, je souhaiterais revenir avec vous sur ce sujet. Cette rencontre entre les représentants de la STIB et du Comité P a-t-elle effectivement eu lieu ? Quelle en a été la teneur ? Quel est l'état d'avancement de cette enquête du Comité P ? Le cas échéant, pourriez-vous m'en communiquer les conclusions ? Une enquête interne à la STIB a-t-elle été diligentée ? Vous indiquez que les mesures nécessaires seraient prises le cas échéant. Qu'en est-il ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB m'informe que plusieurs contacts ont effectivement eu lieu

de MIVB en het Comité P hebben elkaar inderdaad ontmoet en de MIVB heeft bereidwillig meegewerkt aan het onderzoek.

Het Comité P heeft het onderzoek nog niet afgesloten. Het spreekt voor zich dat de MIVB de nodige maatregelen zal treffen, als dat nodig zou blijken.

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

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *Uw antwoord is erg beknopt.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Beknopt, maar volledig.*

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *U verschuilt zich achter het lopende onderzoek. Als u bij elk onderzoek weigert te antwoorden...*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik kan het Comité P geen bevelen geven.*

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *Nee, maar u kunt wel antwoorden op de vragen van parlementsleden.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB werkt mee met het Comité P, maar dat heeft zijn onderzoek nog niet afgerond en de MIVB niets meegedeeld. Het is niet aan de MIVB of aan mij om het Comité P onder druk te zetten!*

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *U kunt toch informeren wat er gebeurt? Ik ben niet tevreden over uw antwoord.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Op dit ogenblik kan ik er niets meer over zeggen.*

- Het incident is gesloten.

entre des représentants du service de sécurité de la STIB et du Comité P. La STIB a participé à l'enquête, en mettant à la disposition du Comité P tous les éléments et documents utiles à éclaircir l'objet de la plainte.

Elle m'informe également que le Comité P ne lui a communiqué à ce jour aucune conclusion d'enquête. Je ne puis donc vous en dire plus à ce sujet, sauf à rappeler que, le cas échéant, la STIB prendra les mesures qui s'imposent.

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

M. Mustapha El Karouni.- Votre réponse est particulièrement succincte. Je l'avais déjà fait remarquer l'année passée dans un communiqué de presse.

M. Pascal Smet, ministre.- Succincte, mais très pertinente.

M. Mustapha El Karouni.- Vous vous retranchez derrière l'enquête en cours. Mais si, chaque fois qu'une enquête est en cours, on ne répond pas...

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas à moi de donner des ordres au Comité P.

M. Mustapha El Karouni.- Certainement pas ! Vous n'avez pas à donner des ordres au Comité P, mais bien à répondre aux parlementaires qui vous interrogent.

M. Pascal Smet, ministre.- M. El Karouni, ayez un peu de respect pour le Comité P ! La STIB a collaboré avec le Comité P. Celui-ci n'a pas terminé son enquête et n'a rien communiqué à la STIB. Ce n'est ni à moi, ni à la STIB, de presser le Comité P. On ne peut pas le faire !

M. Mustapha El Karouni.- On ne peut pas le faire, mais on peut au moins informer de ce qui se passe. Je ne suis pas satisfait par votre réponse, M. le ministre.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne puis vous en dire davantage à ce stade, même si cela ne vous satisfait pas, M. El Karouni.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YARON PESZTAT

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

betreffende "het parkeren op de voetpaden in de Louiza-flessenhals".

De voorzitter.- De heer Pesztat heeft het woord.

De heer Yaron Pesztat (in het Frans).- *Sinds enkele dagen zijn er over de hele lengte van de trottoirs langs weerszijden van de Louiza-flessenhals wagens geparkeerd, alsof het om toegestane parkeerplaatsen gaat.*

De politie zou weigeren die overtreding van het verkeersreglement te verbaliseren, omdat de signalisatie dubbelzinnig is. De wegdekking is niet dezelfde over de hele breedte van de voetpaden, waardoor automobilisten denken dat een deel van het trottoir als parkeerplaats mag worden gebruikt.

Hoe komt het dat de politie die overtredingen niet verbaliseert? Ik betwijfel of zij dezelfde houding zou aannemen als voetgangers op de straat zouden lopen, onder voorwendsel dat de wegdekking dubbelzinnig is!

Hoe en wanneer zult u een einde aan die situatie maken?

QUESTION ORALE DE M. YARON PESZTAT

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

concernant "le stationnement sur les trottoirs dans le goulet Louise".

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

M. Yaron Pesztat.- Depuis quelques jours, les trottoirs du goulet Louise sont occupés sur toute la longueur et des deux côtés par des voitures en stationnement, comme si le parking y était autorisé. Cette situation parfaitement inacceptable et même tout à fait scandaleuse semble cautionnée par la police de la zone Bruxelles-Ixelles et peut-être par les bourgmestres des deux communes concernées.

En effet, il semblerait que la police refuse de verbaliser une situation qui constitue pourtant une infraction caractérisée au Code de la route. La police se retrancherait derrière une signalisation "ambiguë" et un revêtement au sol rappelant celui d'emplacements de stationnement. Les aménagements au sol sur le trottoir du goulet Louise ont été différenciés, ce qui poserait un problème de lecture et d'interprétation aux automobilistes, qui s'imaginent qu'une partie du trottoir est devenue un emplacement de parking parce que le revêtement n'est pas le même sur toute la largeur du trottoir !

Comment la police peut-elle abonder dans ce sens et considérer que le message est effectivement ambigu et que ce type de revêtement appelle en quelque sorte les automobilistes à stationner sur le trottoir, ce qui justifie le fait de ne pas verbaliser. Je doute que la police adopte la même attitude si des piétons se mettent à déambuler tout le long du goulet Louise en occupant la voirie en lieu et place des voitures, sous prétexte que le revêtement est ambigu ou difficile à interpréter !

A l'heure où nous venons de voter une ordonnance régionale relative à la gestion du stationnement, pouvez-vous nous dire quand et comment vous allez mettre fin à cette situation ?

De voorzitter.- De minister heeft geen politieke bevoegdheid en u kijkt naar mij als burgemeester, maar ik kan geen antwoord geven.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Eén trottoir wordt beheerd door de gemeente Sint-Gillis, het andere door Elsene en de weg door de stad Brussel. Van een typisch Brusselse situatie gesproken!*

Ik deel uw bezorgdheid en stel alles in het werk om zo snel mogelijk een einde aan deze situatie te maken.

Tijdens de werken in augustus 2008 werden er leveringszones aangelegd op hetzelfde niveau als de voetpaden. De uren voor het laden en lossen waren op specifieke borden aangegeven. Deze werkzaamheden moesten leiden tot meer comfort voor de voetgangers, maar ook tot een betere organisatie van het laden en lossen om de reisnelheid van de trams te verbeteren. Het was natuurlijk niet de bedoeling om parkeerplaatsen te creëren op de voetpaden.

In september 2008 werden de handelaars en de gebruikers ingelicht over de geplande werkzaamheden. Vanaf oktober zag de lokale politie van de zone Brussel-Elsene toe op de naleving van de nieuwe regels. Midden oktober echter meldde de verkeersdienst van de politiezone aan de administratie dat overtredingen betreffende parkeerzones met beperkte parkeertijd niet meer strafrechtelijk werden vervolgd en dus niet meer tot de bevoegdheid van de politie behoorden. Eind oktober zijn de lokale politie en de administratie tot een akkoord gekomen: er zouden nieuwe borden komen waarop de uren voor het laden en lossen en de beperking in de tijd niet waren weergegeven. Op die manier zou de politie toch bekeuringen kunnen verrichten.

In november heb ik de burgemeester van Brussel-Stad schriftelijk ingelicht over de nieuwe toestand en hem gewezen op de noodzaak van politiecontrole. We zullen zelfs de gewestelijke mobiliteitsovereenkomsten met Brussel-Stad wijzigen om de politieaanwezigheid te kunnen

M. le président.- Vous interitez M. le ministre, qui n'a pas de compétences de police, et vous me regardez comme bourgmestre alors que je ne peux vous répondre. Cette situation est quelque peu ambiguë.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- L'un des trottoirs du goulet Louise dépend de la commune de Saint-Gilles, l'autre de celle d'Ixelles, et la voirie est gérée par la Ville de Bruxelles. Cette situation reflète Bruxelles dans toute sa gloire.

Je partage tout à fait votre souci et - comme vous pourrez vous en rendre compte lorsque je vous aurai relaté l'historique du dossier - j'ai tout mis en oeuvre pour que la saga "kafkaïenne" à laquelle nous avons assisté trouve rapidement un épilogue heureux.

Lors des travaux qui ont été réalisés dans le goulet Louise durant le mois d'août 2008, les zones de livraison ont été mises au même niveau que les trottoirs. Les horaires des livraisons ont été fixés via une signalisation adaptée. La philosophie de ces travaux visait non seulement à augmenter le confort des piétons à cet endroit fort fréquenté, mais également à régler les livraisons afin d'améliorer la vitesse commerciale des trams qui y circulent. Il n'était bien entendu pas question de créer une zone de parking sur les trottoirs.

En septembre 2008, une campagne est menée afin d'informer les commerçants et les usagers de cette artère de la nouvelle situation. Dès octobre, une présence policière de la zone Bruxelles-Ixelles est prévue afin de veiller au respect de la nouvelle situation. Or, à la mi-octobre, le service de circulation de la zone Bruxelles-Ixelles informe mon administration que les infractions relatives à la signalisation en matière de stationnement limité dans le temps qui a été placée ne sont plus sanctionnées pénalement et ne sont donc plus du ressort de la police.

Fin octobre, un compromis entre mon administration et la police permet d'adapter la signalisation de façon à ne plus mentionner les horaires explicites et à supprimer la limitation dans le temps pour les livraisons. Il était donc convenu que la police puisse verbaliser sur la base de cette

verantwoorden.

Begin december ging het Parket akkoord met de nieuwe signalisatie en bevestigde dat de politie kan optreden. De administratie plaatste dan ook de verkeersborden.

Op 28 januari stuurde de politiezone een brief naar de Procureur des Konings en naar mezelf, met de mededeling dat het verkeersbord E9c, dat parkeren mogelijk maakt voor vrachtwagens en bestelwagens, zou moeten worden verwijderd. De investering in de nieuwe borden was dus voor niets geweest!

Alvorens nogmaals nieuwe borden te bestellen, heb ik het akkoord van de Procureur des Konings gevraagd. Dat heb ik op 5 februari 2009 gekregen. Daarna heb ik de borden besteld. Ik wijs nogmaals op de noodzaak aan een repressief politieoptreden, waarbij bekeuringen door het Parket worden vervolgd.

De voorzitter (in het Frans).- *De politie is verantwoordelijk voor het verrichten van de bekeuringen. De administratieve politie valt echter onder de bevoegdheid van de burgemeesters. Bijgevolg dient u zich tot de burgemeesters van Brussel-Stad en Elsene te richten.*

De heer Pesztat heeft het woord.

nouvelle signalisation.

En novembre, j'informe par courrier le bourgmestre de la Ville de Bruxelles de la mise en place de la nouvelle signalisation et insiste sur la nécessité d'assurer une présence policière afin de dresser des procès-verbaux. Nous irons même jusqu'à adapter le contrat relatif aux conventions de Mobilité établi par la Région avec la Ville afin de justifier l'envoi de ces policiers.

Début décembre, le Parquet de Bruxelles donne son accord sur la signalisation et agrée le fait qu'il s'agit bien d'une compétence de la police. Mon administration commande ensuite les panneaux et les installe.

Le 28 janvier, la police de la zone de Bruxelles-Ixelles envoie un courrier au Procureur du Roi et à moi-même pour nous signaler le problème que suscite la signalisation proposée. Le retrait du signal E9c, lequel autorise le stationnement de camions et camionnettes, est souhaité. Les nouveaux panneaux ont donc été commandés et installés pour rien !

Finalement, j'ai sollicité l'accord du Procureur du Roi avant de procéder à la commande des nouveaux panneaux. Lorsque j'ai obtenu cet accord le 5 février dernier, nous avons procédé à la commande pour installer ces panneaux le plus rapidement possible.

Par ailleurs, je ne manquerai pas encore d'insister sur la nécessité d'une politique répressive par la police et de la poursuite des infractions constatées par le Parquet. Il importe que la police de la zone de Bruxelles-Ixelles ne prétexte aucun nouvel argument pour éviter de verbaliser. La seule manière d'agir consiste à verbaliser systématiquement les contrevenants et à souligner ainsi leur incivisme.

M. le président.- La police est compétente pour dresser les contraventions. Par ailleurs, la police administrative est une matière qui relève de la compétence des bourgmestres. Il importe dès lors de vous adresser aux bourgmestres de Bruxelles et de Ixelles, respectivement compétents pour cette matière de police administrative.

La parole est à M. Pesztat.

De heer Yaron Pesztat (in het Frans). - *De situatie is nog surrealistischer dan ik dacht. U stigmatiseert terecht het foute gedrag van de bestuurders, maar gaat in dit geval ook niet de politie in de fout? Een stoep dient niet om een wagen te parkeren en de politie moet daar geen rechtvaardiging voor zoeken.*

- *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,

betreffende "het negatief advies van Leefmilieu Brussel over het Iris 2-plan".

De voorzitter. - De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane (in het Frans). - *Leefmilieu Brussel heeft een zeer ongunstig advies over het Iris 2-plan uitgebracht. Volgens Leefmilieu Brussel houdt het plan enkel rekening met de ochtendspits en de gemotoriseerde verplaatsingen. Bovendien is het niet mogelijk om na te gaan of de voorstellen in het plan het mogelijk maken om de doelstelling van het GewOP te halen. Het gewest riskeert financiële sancties vanwege de Europese Unie als het plan het niet mogelijk maakt de doelstellingen inzake de vermindering van de luchtvervuiling en de geluidshinder te halen.*

Heeft de regering voorafgaand overleg met Leefmilieu Brussel over dit plan gepleegd? Moeten wij vrezen voor financiële sancties van de Europese Unie?

Zal het advies van Leefmilieu Brussel samen met dat van de gemeenten worden besproken?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

M. Yaron Pesztat. - La réponse met en évidence une situation encore plus surréaliste que je ne le pensais. Vous stigmatisez à juste titre l'incivisme des conducteurs. Mais dans le cas qui nous occupe, ne faudrait-il pas aussi stigmatiser l'incivisme de la police ? Un trottoir n'est pas fait pour garer une voiture ; point à la ligne. Le reste, c'est de la littérature. Que la police trouve le moyen de justifier un stationnement sur un trottoir, j'appelle cela de l'incivisme policier.

- *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,

concernant "l'avis défavorable rendu par l'IBGE relatif au plan Iris 2".

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

M. Rachid Madrane. - Nous avons récemment pu lire dans la presse que l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (IBGE) avait remis un avis très défavorable sur le plan Iris 2. Selon L'IBGE, le plan ne prend en compte que les heures de pointe du matin et les déplacements motorisés. En outre, le plan de déplacements ne permettrait pas de vérifier si les propositions du projet de plan atteignent les objectifs du PRD. Enfin, l'article parle de sanctions financières que l'Union européenne pourrait prendre à l'égard de la Région, dès lors que le plan Iris 2 ne permet pas d'atteindre les objectifs imposés en matière de pollution de l'air et de réduction des nuisances sonores.

Le plan Iris 2 a-t-il été préalablement discuté avec l'IBGE avant son adoption par le gouvernement ? Est-il exact que l'on peut s'attendre à d'importantes sanctions financières de la part de l'Union européenne ? Si oui, de quel ordre ?

Pouvez-vous me confirmer que l'avis de l'IBGE sera discuté en parallèle avec celui remis par les communes en commission de l'Infrastructure ?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Leefmilieu Brussel is van bij het begin bij de opstelling van het plan betrokken, niet alleen via het begeleidingscomité, maar ook via de drie thematische werkgroepen (openbaar vervoer, privéverplaatsingen, goederentransport).

Voor de eventuele financiële sancties door de Europese Unie verwijs ik naar mijn collega Huytebroeck.

Het advies van Leefmilieu Brussel zal samen met dat van de gemeenten worden besproken.

Geen enkel regeringslid begrijpt de handelswijze van Leefmilieu Brussel.

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- Heeft de toezichthoudende minister haar goedkeuring aan het Iris 2-plan gehecht of steunt zij de verklaringen van Leefmilieu Brussel?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ik herhaal dat geen enkel regeringslid de handelswijze van Leefmilieu Brussel begrijpt.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- Ik zal navraag doen bij de minister van Leefmilieu.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOHAN DEMOL

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

betreffende "de kenmerken van de park-and-ride parkings in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

betreffende "de overstapparkeerterreinen".

M. Pascal Smet, ministre.- L'IBGE a été associé dès le début à l'élaboration du plan, non seulement au travers du comité d'accompagnement, mais également au travers des trois groupes de travail thématiques (transports publics, déplacements en véhicule privé, environnement et marchandises).

Concernant les sanctions financières de la part de l'Union européenne, je vous renvoie auprès de ma collègue Mme Huytebroeck, qui est compétente en la matière.

Enfin, l'avis de l'IBGE sera discuté en parallèle avec celui remis par les communes en commission de l'Infrastructure. Je précise que pas un membre du gouvernement n'a compris la démarche de l'IBGE.

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

M. Rachid Madrane.- Le plan Iris 2 ayant été adopté par le gouvernement, je m'étonne des déclarations de l'IBGE. La ministre qui en a la tutelle a-t-elle marqué son accord sur Iris 2 ou approuve-t-elle les déclarations de l'IBGE ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je le répète, aucun membre du gouvernement n'a compris la démarche de l'IBGE.

M. Rachid Madrane.- Je m'en enquerrai auprès de la ministre de l'Environnement.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JOHAN DEMOL

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

concernant "les caractéristiques des parkings-relais en Région de Bruxelles-Capitale".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. PHILIPPE PIVIN,

concernant "les parkings de dissuasion".

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest profileert zich als een stad die veel bezoekers, toeristen en zakenlui wil aantrekken. Tegelijkertijd is uw regering een groot voorstander van het gebruik van het openbaar vervoer.

De website van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (www.brusselirisnet.be) geeft aan dat de bezoeker die Brussel per auto wenst aan te doen, gebruik kan maken van "park and ride" parkeergelegenheid langs de toegangswegen tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Waar bevinden deze parkeergelegenheden zich precies? Wat is hun capaciteit? Hoe sluiten ze aan op het openbaar vervoer? Gaat het om bewaakte en/of betalende parkeergelegenheid? Hoeveel kost het om er te parkeren?

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord voor zijn toegevoegde mondelinge vraag.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Onlangs hielden verschillende Europese automobielverenigingen een enquête over overstapparkings rond grote steden, waar pendelaars hun wagens kunnen achterlaten om verder te reizen met het openbaar vervoer.*

Volgens deze studie is Brussel de enige Europese hoofdstad zonder dergelijke parkings. Sommige parkings kunnen ervoor doorgaan, maar die bieden slechts 3.000 plaatsen.

In november 2005 kondigde u nochtans aan dat u zou zoeken naar alternatieven voor het autoverkeer in het stadscentrum. U wilde 6.050 nieuwe parkeerplaatsen creëren nabij dertien Brusselse metrostations. Op dit moment zijn er echter nauwelijks meer parkeerplaatsen dan destijds.

Waarom zijn er sinds 2005 slechts zo'n 200 overstapparkeerplaatsen gecreëerd in plaats van 6.000? Zult u dit aantal toch nog halen voor het einde van de regeerperiode?

Sommigen vinden dit soort parkings inefficiënt of contraproductief. Inter-Environnement Bruxelles noemt ze bijvoorbeeld stofzuigers die meer wagons

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

M. Johan Demol (en néerlandais).- *La Région de Bruxelles-Capitale se profile comme une ville qui veut attirer de nombreux visiteurs. En outre, votre gouvernement est un fervent partisan de l'usage des transports en commun.*

Le site web de la Région (www.bruxellesirisnet.be) signale que le visiteur qui le souhaite peut utiliser les parkings "park and ride" situés le long des voies d'accès à Bruxelles.

Où se trouvent précisément ces parkings ? Quelle est leur capacité ? Comment sont-ils reliés aux transports publics ? S'agit-il de parkings surveillés et/ou payants ? Combien y coûte le stationnement ?

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

M. Philippe Pivin.- Récemment, divers clubs automobiles européens - dont Touring - ont mené une enquête concernant les parkings de transit ou parkings de dissuasion. Ces derniers permettent aux navetteurs de laisser leur voiture à proximité immédiate des transports en commun afin de poursuivre leur trajet jusqu'au centre-ville. Le but étant de désengorger les centres-villes des voitures.

Selon cette étude, Bruxelles serait la seule capitale européenne à ne pas disposer de réels parkings de transit. On compte certes quelques parkings pouvant être assimilés aux parkings de transit, mais en nombre nettement insuffisant, puisqu'ils n'offrent à l'heure actuelle qu'environ 3.000 places.

Pourtant, en novembre 2005, vous expliquiez votre volonté de vous pencher sur des alternatives à l'utilisation de la voiture au centre-ville de Bruxelles. Votre projet était de créer 6.050 nouveaux emplacements dans les environs de treize stations de métro dans la capitale, le but étant de faire passer le nombre total de places de stationnement de 2.790 à 8.840. Nous nous trouvons malheureusement aujourd'hui aux antipodes de cet objectif, puisque Bruxelles ne compte actuellement qu'environ 3.000 places de ce

aantrekken. Wat is uw standpunt?

type.

Pourquoi n'y a-t-il eu qu'environ 200 places de parking de transit créées depuis 2005 et non pas 6.000 places comme vous l'avez annoncé ? Comptez-vous atteindre l'objectif pour la fin de la législature, même si cela semble illusoire ?

D'un autre point de vue, certaines voix se sont élevées contre l'existence de tels parkings, les trouvant inefficaces parce que trop éloignés du lieu de domicile des navetteurs, ou contre-productifs. Inter-Environnement Bruxelles, par exemple, les compare à des "aspirateurs à voitures" qui attireront plus de voitures dans notre ville. Quel est votre avis sur cette réflexion ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

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

De heer Pascal Smet, minister.- Het gewest telt vandaag acht overstapparkings waarvan één in concessie (Lennik). De zeven andere zijn vrij toegankelijk (Ceria, Kraainem, Delta, Herrmann-Debroux, Reyers, Roodebeek en Stalle).

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Il y a actuellement huit parkings de dissuasion dans la Région. L'un est en concession (Lennik) et les autres sont libres d'accès.

De parking Lennik ligt naast het metrostation Erasmus en telt 175 plaatsen bestemd voor pendelaars. Zij moeten aan de hand van een document van hun werkgever aantonen dat zij de parking voor het overstappen gebruiken. In dat geval is parkeren gratis.

Le parking Lennik est situé à côté de la station de métro Erasme et compte 175 places destinées aux navetteurs. Ils doivent présenter un document de leur employeur pour pouvoir utiliser gratuitement ce parking.

De parking Ceria ligt naast het gelijknamige metrostation in de Bergensesteenweg en telt 199 plaatsen.

Le parking Ceria se trouve à côté de la station de métro du même nom et compte 199 places.

De parking Kraainem ligt naast het gelijknamige metrostation in de Kraainemlaan en telt 172 plaatsen.

Le parking Kraainem est situé à côté de la station de métro du même nom et compte 172 places.

De parking Delta ligt naast het gelijknamige metrostation in de Jules Cockxstraat en telt 350 plaatsen.

Le parking Delta est situé à côté de la station de métro du même nom et compte 350 places.

De parking Herrmann-Debroux ligt naast het gelijknamige metrostation onder de viaduct en telt 200 plaatsen.

Le parking Herrmann-Debroux est situé à côté de la station de métro du même nom et compte 200 places.

De parking Reyers ligt dicht bij het premetrostation Diamant, is rechtstreeks bereikbaar via de E40 en telt 270 plaatsen.

Le parking Reyers est situé à côté de la station de métro Diamant et compte 270 places.

De parking Roodebeek ligt naast het gelijknamige metrostation in de Roodebeeklaan en telt 189

Le parking Roodebeek est situé à côté de la station de métro du même nom et compte 189 places.

Le parking Stalle est situé à côté du terminus du tram 4, rue de Stalle, et compte 380 places.

(poursuivant en français)

plaatsen.

De parking Stalle ligt aan de eindhalte van tram 4 in de Stallestraat en telt 380 plaatsen.

(verder in het Frans)

Mijn administratie heeft de mogelijkheid onderzocht om de overstapparkings te beheren en uit te breiden, rekening houdend met factoren als infrastructuur, ligging en openbaar vervoer. Dit jaar wordt er werk gemaakt van de parkings Roodebeek, COOVI en Stalle, waar slagbomen, afsluitingen, verlichting en camera's worden geplaatst. In 2010 worden de parkings in Kraainem en Delta aangepakt.

In elke parking wordt er duidelijke informatie aangebracht over het openbaar vervoer. Wie het openbaar vervoer gebruikt, mag gratis parkeren. In de toekomst zal het ook mogelijk zijn om de auto achter te laten op een parking en vervolgens een huurfiets te gebruiken. Om ander gebruik van de parking te ontmoedigen, wordt er een kostprijs van 25 euro aangerekend.

In een tweede fase wordt het aantal parkeerplaatsen uitgebreid. De parking Reyers wordt verplaatst richting premetrostation Diamant. Daardoor kan het aantal parkeerplaatsen worden opgevoerd. Aan de Reyerslaan komt er een gebouw. Er zijn al studies uitgevoerd, met name over de parkings COOVI en Delta. De volgende regering zal moeten beslissen of ze al dan niet geld wil uittrekken voor de parkings.

Er komt ook een parkeergeleidingssysteem. Het is de bedoeling dat automobilisten naar overstapparkings en vervolgens naar meer centraal gelegen betaalparkings worden geleid. De studies zijn klaar. Het probleem is dat sommige gemeenten tegenwerken. Soms zijn er ook andere problemen, zoals met het richtschema.

Mon administration a étudié les potentialités de gestion et d'extension des parkings de transit en tenant compte de plusieurs facteurs dont l'infrastructure, la localisation géographique et la présence d'un axe fort de transports en commun. Cette année, nous entamons la première phase de gestion des parkings de transit. Trois parkings - Roodebeek, CERIA et Stalle - vont être équipés de barrières d'accès et clôturés. Un éclairage optimal et une sécurisation par caméras de surveillance seront également réalisés. En 2010, ce sera le tour de Kraainem et Delta.

Sur chaque fronton des parkings, un message clair des lignes de transport en commun proches sera fourni, ainsi que le temps d'attente en temps réel. La gestion des accès a été réfléchie en fonction du lancement de la carte Mobib par la STIB. Ainsi, les utilisateurs des transports en commun seront directement pris en compte et l'accès du parking leur sera donné gratuitement. Lorsque les vélos en libre service seront déployés, la possibilité de laisser sa voiture au parking gratuitement et de continuer avec un vélo loué sera également proposée. Pour décourager toute autre utilisation que le transit, le prix du parking sera de 25 euros, quelle que soit la durée d'utilisation.

La deuxième phase concerne l'augmentation des places offertes. Le parking Reyers va être déplacé et rapproché de la station de métro Diamant. Cette nouvelle localisation permettra d'augmenter le nombre de places, mais sa réalisation est liée à la construction d'un bâtiment le long du boulevard Reyers. Des études d'extension en partenariat public-privé, notamment pour CERIA et Delta, ont été réalisées. Le lancement de ces opérations dépend du budget que le prochain gouvernement décidera d'allouer à la problématique des parkings de transit régionaux. Néanmoins, les dossiers sont déjà prêts.

Enfin, la mise en place du projet global de téléjalonnement en Région de Bruxelles-Capitale a pris en compte la guidance en premier lieu vers les parkings de transit pour ensuite amener les automobilistes dans les parkings publics payants plus centraux. Nous avons mené à bien les études promises. Le problème est que certaines communes ne sont pas demandeuses. Elles ne voulaient pas travailler avec nous à un élargissement. C'est le bureau externe qui a étudié ces données. Parfois aussi, comme à Delta, le schéma directeur du

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Met uitzondering van de parking Delta en misschien de parking ter hoogte van Drogenbos, is er voor de buitenstaanders geen echte aanduiding dat daar een "park and ride" parking is.

De heer Pascal Smet, minister.- Tijdens de komende maanden zullen we een parkeergeleidingssysteem installeren in Brussel. Daar wordt aan gewerkt.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Dit project werd al in 2005 aangekondigd, maar zal pas in 2009 en 2010 worden uitgevoerd. Waarom heeft dit zo lang geduurd?*

Koekelberg beschikt over een bescheiden overstapparkeerplaats aan Simonis. Wij werden nooit over een eventuele uitbreiding ervan gecontacteerd en hebben ons bijgevolg nooit over die mogelijkheid kunnen uitspreken.

Zullen automobilisten voor het bedrag van 25 euro hun wagen een hele week in die parking mogen parkeren?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De parkeertijd zal uiteraard worden beperkt. Het gratis karakter van die parking moet de mensen ertoe aanzetten om het openbaar vervoer te gebruiken.*

Wij hebben de gemeente Koekelberg niet geraadpleegd, omdat wij parkings willen bevorderen die verder van het stadscentrum verwijderd zijn. Ik had dit parkeerbeleid graag

développement du site intervient. La même chose se passe pour le Heysel. Il faut tenir compte de ces facteurs.

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

M. Johan Demol (en néerlandais).- *A l'exception du parking Delta et, peut-être, de celui qui est à hauteur de Drogenbos, les parkings "park and ride" ne sont pas vraiment indiqués.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous installerons un système de guidage pour les parkings bruxellois dans les prochains mois.*

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

M. Philippe Pivin.- Je vous adresserai deux remarques et une question :

Vous parlez de concrétisation en 2009 et 2010 par rapport à une annonce faite en 2005. Cela signifie qu'il ne s'est rien passé en 2006, 2007 et 2008.

Ensuite, la commune de Koekelberg dispose d'un parking de dissuasion de capacité modeste à Simonis. Vous évoquez d'autres parkings tout aussi modestes, d'une capacité de l'ordre de 150 places. Or, nous n'avons jamais été contactés en vue de procéder à une amélioration, une extension, un élargissement de ce parking et n'avons par conséquent pas eu la possibilité de nous prononcer par rapport à une telle opportunité.

Vous citez le chiffre de 25 euros. Cela signifie qu'il est intéressant de garer son véhicule le plus longtemps possible dans un tel parking. Cela autorise-t-il les automobilistes à stationner leur voiture à cet endroit pendant une semaine entière pour la somme de 25 euros ?

M. Pascal Smet, ministre.- Le stationnement sera évidemment limité dans le temps. La gratuité des parkings vise à encourager leurs utilisateurs à emprunter les transports en commun.

Pourquoi ne pas consulter la commune de Koekelberg à propos du parking Simonis ? Nous avons voulu utiliser les parkings éloignés du centre-ville. J'aurais aimé étendre cette politique aux parkings comme celui de Simonis, mais

uitgebreid tot de parkings zoals die aan Simonis, maar het gewestbestuur beschikt jammer genoeg niet over voldoende personeel.

Wij hebben hard aan deze problematiek gewerkt, maar de volgende regering zal op basis van de begrotingsmiddelen moeten beslissen wat zij precies op dat vlak wil ondernemen.

Niet alle parkings vallen onder mijn bevoegdheid. Daarnaast heeft het geen enkele zin om een overstapparkeerplaats aan Delta aan te leggen, zolang het richtschema niet is goedgekeurd. Hetzelfde geldt voor de Heizel. Voor de parking van het CERIA-COOVI bestaat er daarentegen een concreet plan dat snel kan worden uitgevoerd, namelijk binnen anderhalf jaar.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Hoelang zal men voor 25 euro kunnen parkeren?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat is nog niet vastgesteld. Wij willen de mogelijkheid bieden om dit soort parking langer te gebruiken mits betaling, maar wij moeten vermijden dat de parkings worden gebruikt door personen die hun traject niet met het openbaar vervoer voortzetten.*

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE MOLENBERG

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

betreffende "het beheer van de bestanden van de kinderen van 6 tot 12 jaar die houder zijn van een gratis abonnement".

De voorzitter.- Mevrouw Molenberg heeft het woord.

l'administration régionale ne dispose malheureusement pas d'un cadre moyen. Nous avons dû engager plus de 80 personnes au niveau de l'administration, qui était sous-équipée.

Troisièmement, nous avons beaucoup travaillé sur cette problématique, ce dont atteste le dossier sur le sujet. Vu les marges budgétaires disponibles, le prochain gouvernement devra se prononcer sur ce qu'il compte ou non entreprendre à ce niveau. Tous les parkings ne dépendent pas de ma responsabilité.

Par exemple, cela n'a aucun sens d'aménager un parking de dissuasion à Delta tant que le schéma directeur - et tout le développement qui y est lié - n'est pas approuvé. La même chose vaut pour le développement du Heysel. Le parking du CERIA-COOVI fait l'objet d'un plan concret qui peut être réalisé rapidement. Il pourrait être complètement opérationnel d'ici un an à un an et demi.

M. Philippe Pivin.- Quelle est la durée du stationnement autorisée pour 25 euros ?

M. Pascal Smet, ministre.- Elle n'est pas encore fixée. Nous offrons seulement la possibilité de payer pour occuper longuement ce genre de parking.

Nous voulons décourager l'utilisation de ce parking par ceux qui n'utilisent pas les transports en commun. Ces parkings sont destinés au transit des personnes qui poursuivent leur trajet en transports en commun.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE MOLENBERG

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

concernant "la gestion de fichiers des enfants âgés de 6 à 12 ans, titulaires d'un abonnement gratuit".

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

Mevrouw Isabelle Molenberg (*in het Frans*).- Kinderen van 6 tot 12 jaar kunnen een gratis abonnement krijgen als hun ouders daarvoor een aanvraag indienen, vergezeld van de identiteitsgegevens.

Wat blijkt nu? Verscheidene ouders ontvingen, na het opsturen van de aanvraag, verschillende abonnementen met verschillende geldigheidsdata. De manier waarop de MIVB haar abonnementen beheert, lijkt dus niet erg efficiënt. Ook over de MOBIB-kaart kreeg eenzelfde persoon verscheidene brieven.

Bent u op de hoogte van dit probleem? Welke maatregelen zult u treffen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Tot november 2008 werd het J-abonnement met de post verstuurd. Het ingevulde aanvraagformulier kon ofwel worden opgestuurd, ofwel in één van de zes Bootiks van de MIVB worden gedeponeerd. Een J-abonnement is drie jaar geldig en loopt ten laatste af op de dag voor de twaalfde verjaardag van het kind.*

Vanaf 1 november 2008 werden de J-abonnementen omgezet in MOBIB-kaarten. Alle houders van een J-abonnement hebben toen een brief ontvangen waarin hen gevraagd wordt om tegen 1 april 2009 hun abonnement te laten vervangen door een MOBIB-kaart. Vandaag hebben 15.000 klanten dat al gedaan.

Om de zaak te vereenvoudigen, wordt het contract dat op de MOBIB-kaart is opgeladen, verlengd tot aan de dag voor de twaalfde verjaardag, hoe oud het kind ook is. Dit verklaart waarom een klant een J-abonnement heeft ontvangen met een kortere geldigheidsduur dan die van de nieuwe MOBIB-kaart. Sinds juli 2008 kan het J-abonnement ook rechtstreeks in de Bootiks worden uitgereikt en opgeladen.

Mme Isabelle Molenberg.- Les enfants âgés de 6 à 12 ans peuvent obtenir un abonnement gratuit pour autant que leurs parents remplissent un formulaire de demande et l'accompagnent de documents d'identité.

Or, il s'avère qu'une fois le formulaire renvoyé, plusieurs familles ont reçu successivement plusieurs abonnements avec des dates d'échéance différentes. On peut légitimement s'interroger sur la gestion des demandes d'abonnements de la STIB. D'autant que, une fois cet envoi réalisé, la STIB en a fait un autre concernant, cette fois, la carte MOBIB avec, de nouveau, plusieurs envois pour le même destinataire.

M. le ministre avez-vous eu connaissance de ces faits ? Quelles mesures entendez-vous prendre pour veiller à une gestion correcte des fichiers et éviter le gaspillage ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Jusqu'au mois de novembre 2008, l'abonnement J était délivré par voie postale. Le formulaire de commande complété pouvait être soit renvoyé par courrier, soit déposé dans l'une des six Bootik de la STIB. Le client recevait un abonnement d'une validité de trois ans s'achevant au plus tard la veille de ses 12 ans.

Le 1er novembre 2008, la conversion des abonnements J en carte MOBIB a démarré. A cette date, l'ensemble des clients déjà titulaires d'un abonnement J ont reçu un courrier les invitant à passer à la carte à puce avant le 1er avril 2009. A ce jour plus de 15.000 clients sont passés à MOBIB. Dans un souci de simplification, le contrat chargé sur la carte MOBIB a automatiquement été prolongé jusque la veille du douzième anniversaire, quelque soit l'âge du titulaire concerné. Pour prendre un exemple, auparavant, un enfant de 7 ans recevait un abonnement J d'une durée de trois ans, jusqu'à ses 10 ans en l'occurrence, à renouveler ensuite. Avec le système MOBIB, il reçoit directement son abonnement jusque la veille de ses 12 ans. Ceci explique qu'un client ait pu obtenir l'ancien abonnement J avec une validité inférieure à celle du nouveau titre de transport chargé sur MOBIB. Depuis le mois de juillet, l'abonnement J peut également être directement chargé et délivré en Bootik.

De voorzitter.- Mevrouw Molenberg heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Molenberg (*in het Frans*).- *U antwoordt niet op mijn vraag. Waarom zijn er voor sommige kinderen twee à drie abonnementen opgestuurd, met verschillende geldigheidsdata?*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Kunt u mij de concrete dossiers overmaken? Ik kan u het antwoord nu niet bezorgen, aangezien ik uw vraag verkeerd heb begrepen. Voor dergelijke kwesties mag u me gerust op voorhand telefoneren of een e-mail sturen. In dat geval brengen we de MIVB onmiddellijk op de hoogte. Ik zal u mijn antwoord per e-mail overmaken.*

Mevrouw Isabelle Molenberg (*in het Frans*).- *Het is belangrijk na te gaan of de MIVB niet veel te veel abonnementen heeft opgestuurd.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YVES DE JONGHE D'ARDOYE D'ERP

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

betreffende "de veiligheid van het MIVB-net".

De voorzitter.- De heer de Jonghe d'Ardoye d'Erp heeft het woord.

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp (*in het Frans*).- *Als gevolg van een beslissing van de Vlaamse regering kan De Lijn sinds 30 januari herrieschoppers de toegang tot trams en bussen verbieden. Het verbod heeft een tijdsduur van zeven dagen en is verlengbaar. Er kan ook een administratieve sanctie volgen, waardoor het verbod wordt verlengd tot een jaar.*

Geweld komt ook voor op de bussen, trams en

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

Mme Isabelle Molenberg.- Ce n'est pas l'objet de ma question. Ma question portait sur le fait que plusieurs familles ont reçu de un à trois abonnements pour le même enfant, avec des dates d'échéance différentes. J'ai ici les documents l'attestant.

M. Pascal Smet, ministre.- Donnez-moi les dossiers concrets afin que nous les vérifions. Je n'ai pas la réponse aujourd'hui parce que nous nous sommes mal compris. Pour des problèmes de cette nature, je vous propose de me téléphoner ou de m'envoyer un mail, comme le font certains de vos collègues. Nous nous informons alors immédiatement auprès de la STIB. Donnez-moi les dossiers concrets pour que je puisse vous faire parvenir la réponse par e-mail.

Mme Isabelle Molenberg.- Je pense en effet qu'il est important de voir si on a envoyé ainsi une multitude d'abonnements à travers la ville.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. YVES DE JONGHE D'ARDOYE D'ERP

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

concernant "la sécurité du réseau STIB".

M. le président.- La parole est à M. de Jonghe d'Ardoye d'Erp.

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- Suite à une décision du gouvernement flamand, le réseau de transports en commun De Lijn peut, depuis le vendredi 30 janvier dernier, interdire aux fauteurs de trouble l'accès aux bus et aux trams. Les trublions pourront se voir infliger une interdiction d'embarquement de sept jours, qui serait prolongeable. Une sanction administrative peut suivre et faire passer l'interdiction à un an.

metro's van de MIVB. U moet krachtige maatregelen nemen om er paal en perk aan te stellen.

In Rotterdam heeft een gelijkaardig proefproject ervoor gezorgd dat de reizigers zich veiliger voelen. Wat is uw standpunt? Hebt u daarover contacten met uw Vlaamse en Waalse collega's?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb het tijdens de vergadering van 7 januari over het veiligheidsprobleem bij de MIVB gehad en naar een aantal maatregelen verwezen, waar ik vandaag niet op zal terugkomen.*

Ik ben er niet principieel tegen om oproerkraaiers te verbieden om het openbaar vervoer te gebruiken, maar het is moeilijk realiseerbaar. We kunnen mensen moeilijk verplichten om bijvoorbeeld een elektronische armband te dragen om te vermijden dat ze ongemerkt het openbaar vervoer gebruiken. Het is mogelijk om MOBIB-kaarten ongeldig te maken, maar dat zou in strijd zijn met de wet op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Het is ook niet haalbaar om extra veiligheidspersoneel in te zetten om de identiteit van alle passagiers te controleren. We kunnen beter geen ontoepasbare maatregelen invoeren, want dan brengen we het veiligheidspersoneel en de bestrijding van oproerkraaiers in diskrediet.

Het Rotterdamse systeem is niet bijster efficiënt. Slechts een klein aantal personen heeft een verbod gekregen om het openbaar vervoer te gebruiken en het is niet eenvoudig om de naleving van het verbod te controleren.

Les faits de violence et de racket sur les usagers et le personnel des transports publics ne se limitent pas au réseau De Lijn. Des agressions sur les voyageurs et le personnel sont également commises dans les bus, trams et métros de la STIB. Pour endiguer ce phénomène quotidien et cette recrudescence de violences et d'incivilités, des mesures énergiques sont souhaitables.

A titre d'exemple, à Rotterdam, un projet-pilote similaire à celui de De Lijn a permis de renforcer le sentiment de sécurité des usagers. Pouvez-vous nous communiquer votre position sur la question et nous préciser si vous avez pris contact avec vos homologues des gouvernements wallon et flamand pour une action concertée ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai eu l'occasion, lors de la réunion de notre commission du 7 janvier dernier, d'aborder la problématique de la sécurité dans le réseau de la STIB, et de faire le point sur les nombreuses initiatives prises et les nombreux moyens mis en oeuvre sous cette législature afin d'améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité. Je n'y reviendrai donc pas aujourd'hui.

En ce qui concerne plus précisément la possibilité d'interdiction de transport public à certains fauteurs de trouble, j'ai déjà précisé que je n'ai pas d'opposition de principe à cet égard. J'ai cependant ajouté qu'une telle mesure était difficile, voire impossible à mettre en place en milieu urbain. On peut en effet difficilement imposer à quelqu'un le port d'une puce ou d'un bracelet électronique qui émet un signal chaque fois qu'il monte dans un bus ou un tram. La neutralisation de la carte MOBIB pour interdire l'accès de ces personnes au métro et au tram souterrain est envisageable ; néanmoins, une telle disposition ne serait sans doute pas conforme au respect de la vie privée.

L'engagement de certaines d'agents supplémentaires, qui seraient chargés de comparer l'identité de chaque passager avec une liste de personnes « interdites », est également peu envisageable. Mieux vaut donc s'abstenir d'adopter des mesures radicales qui ne pourront être mises en pratique, sous peine de ridiculiser le personnel de sécurité et de jeter le discrédit sur l'ensemble des mesures de lutte contre les trublions au sein de nos transports en commun.

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp (in het Frans).- *U kunt beter enkele maanden afwachten om te zien welke resultaten het proefproject van De Lijn oplevert.*

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

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NATHALIE GILSON

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

betreffende "de toegankelijkheid van de metrostations voor de PBM".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag door de heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp voorgelezen.

Het woord is aan de heer de Jonghe d'Ardoye d'Erp.

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp (in het Frans).- *Onlangs werden volgens de pers veertien nieuwe metrostations uitgerust met liften, zodat er nu in totaal 35 over liften beschikken. De NVPH (Nationale Vereniging voor de Huisvesting van Personen met een Handicap) geeft echter lagere cijfers. Volgens haar waren er vroeger negentien en komen er in 2009 acht bij. Hoe verklaart u dat verschil?*

De website van de MIVB verschafft geen duidelijkheid, want het metroplan op de site is niet meer bijgewerkt sinds 2007. Hoeveel metrostations hebben momenteel liften en hoeveel komen daar bij

Le système mis en place par la ville de Rotterdam s'avère en outre peu efficace. Seul un nombre limité de personnes sont concernées par des mesures d'interdiction. Le contrôle est par ailleurs peu aisés à effectuer. Les difficultés rencontrées par le système ont d'ailleurs engendré une polémique quant à son maintien.

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- Il serait judicieux d'attendre quelques mois afin de vérifier les résultats produits par l'application de ce système par la société De Lijn sur son réseau.

M. Pascal Smet, ministre. - Cela paraît raisonnable.

- *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 "l'accessibilité des stations de métro pour les PMR".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale est lue par M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.

La parole est à M. de Jonghe d'Ardoye d'Erp.

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- Un article de presse faisait état il y a peu de l'équipement de 14 nouvelles stations de métro en ascenseurs. Ceux-ci viendraient ainsi s'ajouter au 21 stations déjà équipées, soit 35 au total. Or, ces chiffres varient en fonction de la source d'information, puisqu'ils sont revus à la baisse sur le site de l'Association nationale pour le logement des personnes handicapées (ANLH), pourtant toujours très au fait de tout ce qui concerne la situation des personnes à mobilité réduite en Région bruxelloise. L'ANLH répertorie ainsi 19 stations équipées d'ascenseurs, auxquelles viendront s'ajouter 8 stations en 2009. Comment s'explique une telle

in 2009? Het is zaak de informatie hierover regelmatig te actualiseren.

De gids voor personen met een beperkte mobiliteit van 2004 vermeldde per station de diensten en infrastructuur die nog nodig waren om het station optimaal toegankelijk te maken voor deze mensen. Er was onder meer sprake van loketten en telefoons die toegankelijk zijn voor mensen in een rolstoel.

Plant u een herziene uitgave van deze gids? Is het niet beter om deze inlichtingen op internet te publiceren en ze geregeld te actualiseren?

De toegang tot de voertuigen is ook niet altijd evident, omdat de perrons niet dezelfde hoogte hebben. Worden er vaak verstelbare plateaus gebruikt? Beschikken alle toegankelijke stations hierover? Zijn er andere oplossingen en worden die toegepast?

différence ?

Cette information ne peut être ni démentie ni confirmée en consultant le site internet de la STIB, où le plan du métro n'a pas été actualisé depuis 2007. Pourriez-vous me dire combien de stations de métro sont à ce jour munies d'ascenseurs et combien le seront pendant l'année 2009 ? Ne croyez-vous pas qu'il est important de bien veiller à coordonner les différentes sources d'information et de faire en sorte qu'elles soient mises à jour le plus fréquemment possible ?

Dans le guide des transports bruxellois pour personnes à mobilité réduite publié en 2004, on pouvait consulter certaines grilles d'information qui reprenaient l'ensemble des services et infrastructures pourvus ou à pourvoir pour chacune des stations afin que le réseau du métro bruxellois soit à terme équipé de manière optimale pour les personnes à mobilité réduite. Il était notamment question de guichets accessibles aux personnes en fauteuil roulant, de téléphones pour ces personnes et de bien d'autres infrastructures pouvant leur être utiles.

Une réédition de ce guide est-elle prévue, avec des versions réactualisées de ces grilles d'information ? Ne pourrions-nous pas imaginer une mise à jour régulière du guide accessible sur internet plutôt que d'attendre une nouvelle réédition ?

Lorsqu'on parle d'accessibilité au métro pour les personnes à mobilité réduite, il ne faut pas oublier l'accès direct aux wagons, qui pose problème surtout pour le matériel roulant, puisque les quais ne sont pas au même niveau. Des podiums de remise à niveau constituent un recours possible. Sont-ils fréquemment usités ? Comment sont-ils mis à disposition de ces personnes ? Toutes les stations accessibles à ces personnes en sont-elles munies ? Y a-t-il d'autres solutions ? Si oui, quelles sont celles qui ont été mises en oeuvre ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik weet niet hoe de pers aan haar onjuiste informatie komt.*

Er zijn 42 liften in gebruik op het metro- en premetro, waarvan de oudste uit 2002 dateren. Negentien stations zijn toegankelijk voor personen

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'ignore d'où viennent les informations inexactes parues dans la presse. Le bilan à la fin 2008 est le suivant.

42 ascenseurs sont en fonctionnement sur le réseau métro et pré métro. Les premiers ont été mis en service en 2002. Quelque 19 stations sont

met een beperkte mobiliteit: Alma, Stokkel, Heizel, Maalbeek, Het Rad, COOVI, Eddy Merckx, Erasmus, Centraal Station, De Brouckère (Oost-West), De Brouckère (Noord-Zuid), Delacroix, Naamsepoort, Belgica, Sint-Katelijne, Hankar, Zuidstation, Sint-Guido en Pétillon. Vier stations hebben al interne liften tussen de tussenverdieping en de perrons: Anneessens, Beurs, Rogier en Sint-Gillis Voorplein.

Dit jaar worden volgende stations toegankelijk gemaakt:

- *Sint-Gillis Voorplein, eind maart;*
- *de beide stations Weststation, begin april;*
- *Rogier, in december.*

In het station Zuidstation komt er vanaf augustus een bijkomende lift van de tussenverdieping naar de Overdekte Straat. De twee interne liften in het station Kruidtuin worden in december operationeel. Er zijn ook werken gepland in de stations Pannenhuis, Schuman, Kunst-Wet, Bockstaal en Graaf van Vlaanderen.

Stedenbouwkundige vergunningen werden afgeleverd voor Demey, Tomberg, Zwarte Vijvers, Zuidstation en Centraal Station, en aangevraagd voor Roodebeek, Park, IJzer, Veeweyde, Houba-Brugmann, Aumale en Simonis.

De MIVB werkt aan een nieuw type verstelbaar plateau dat aangepast is aan de nieuwe tram- en metrostellen. In afwachting stelt de MIVB verplaatsbare hellingen ter beschikking. In 2008 registreerde de Business Unit Metro 1.281 begeleide personen met een beperkte mobiliteit in de metro, met een maximum van 153 in de maand mei.

Op de website van de MIVB staat wel degelijk de versie 2008 van het metroplan en niet de versie 2007.

In 2004 heeft de Nationale Vereniging voor de Huisvesting van Personen met een Handicap, met de steun van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, een Vervoersgids voor Brussel voor Personen met Beperkte Mobiliteit uitgegeven. Die gids werd op 30.000 exemplaren verspreid en kan op de website van het gewest worden geraadpleegd. Die gids zal in 2010 worden bijgewerkt.

accessibles pour les personnes à mobilité réduite : Alma, Stockel, Heysel, Maelbeek, La Roue, CERIA, Eddy Merckx, Erasme, Gare centrale, De Brouckère (Est-Ouest), De Brouckère (Nord-Sud), Delacroix, Porte de Namur, Belgica, Sainte-Catherine, Hankar, Gare du Midi, Saint-Guidon et Pétillon. Quatre stations sont déjà équipées d'ascenseurs intérieurs entre la mezzanine et les quais : Anneessens, Bourse, Rogier et Parvis de Saint-Gilles.

Cette année, il est prévu de rendre accessible aux personnes à mobilité réduite :

- la station Parvis de Saint-Gilles fin mars ;
- les deux stations Gare de l'Ouest début avril ;
- la station Rogier en décembre.

En outre, un ascenseur supplémentaire, station Gare du Midi, reliera la surface, rue Couverte, à la mezzanine. Il sera mis en service en août. Les deux ascenseurs intérieurs de la station Botanique devraient être opérationnels en décembre. Les travaux de réalisation des gaines sont imminents à la station Pannenhuis. Les travaux Beliris sont en cours ou imminents aux stations Schuman, Arts-Loi, Bockstaal et Comte de Flandres.

Les permis d'urbanisme ont été obtenus pour les stations Demey, Tomberg, Etangs Noirs, Gare du Midi, Gare centrale. Les cahiers des charges sont en cours d'élaboration. Les demandes de permis ont été introduites pour les stations Roodebeek, Parc, Yser, Veeweyde, Houba-Brugmann, Aumale et Simonis.

Un nouveau prototype de podium permettant de réduire autant que possible la différence entre la hauteur fixe des quais et la hauteur fluctuante des rails et tenant compte des nouveaux véhicules métro et tramways mis en service est en cours d'élaboration. En attendant, des rampes mobiles sont mises à disposition par la STIB. En 2008, la Business Unit Métro a comptabilisé 1.281 accompagnements PMR en métro, avec un maximum mensuel de 153, enregistré en mai.

En ce qui concerne le plan du métro repris sur le site internet de la STIB, je puis vous assurer que c'est bien la version 2008 et non 2007 qui est affichée.

Un guide du transport bruxellois pour les PMR a effectivement été publié en 2004, avec le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale. Il a été réalisé par l'ANLH (Association nationale pour le logement des personnes handicapées) et diffusé à 30.000 exemplaires. Il est accessible en ligne sur notre site régional. La stratégie intégrée PMR 2008-2012 de la STIB a retenu un projet ayant pour objectif l'actualisation de ce guide dans le courant de 2010.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "de late aankondiging van de aanbesteding voor de Europese conferentie Velo City in Brussel".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag voorgelezen door mevrouw Carla Dejonghe.

Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Een half jaar geleden kondigde u fier aan dat Brussel de eer heeft om de tweejaarlijkse Europese fietsconferentie Velo City te verwelkomen. De belangrijkste Europese fietsconferentie vindt plaats van 10 tot 15 mei in Tour & Taxis en zet het fietsbeleid in de spotlights.

Op de officiële website van Velo City 2009 is al een vijfdaags programma aangekondigd met verschillende plenaire en subplenaire sessies rond het fietsbeleid. Er zijn tevens verschillende nevenactiviteiten gepland, zoals het Velo City café, een Velo City tentoonstelling en begeleide fietsroutes.

Wie de knop "organisatie" aanklikt krijgt een uitgebreide opsomming van de leden van het uitvoerend comité, het managementteam, het feedbackteam, het communicatieteam en het wetenschappelijke comité.

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

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

concernant "l'annonce tardive de l'adjudication pour la conférence européenne Velo-City à Bruxelles".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale est lue par Mme Carla Dejonghe.

La parole est à Mme Dejonghe.

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- Il y a six mois, vous annonciez fièrement que Bruxelles avait l'honneur d'accueillir l'important congrès cycliste européen bisannuel Velo-City, qui se déroulera du 10 au 15 mai prochains à Tour & Taxis.

Le site officiel de Velo-City 2009 annonce déjà un programme de cinq jours, qui comprend diverses séances de travail consacrées à la politique cycliste. Des activités annexes sont prévues, telles que le Velo-City café, une exposition et des vélotours guidés.

L'annonce de l'adjudication pour l'organisation de la gestion technique de la conférence Velo-City 2009 a été envoyée très tard, soit le 14 janvier 2009, ce qui laissait un bon mois aux candidats pour envoyer leur demande et leur dossier, avant la date butoir du 23 février. Cette façon de procéder

Met dit alles in het achterhoofd vindt mevrouw Ampe het zeer vreemd dat de aankondiging voor de aanbesteding voor de organisatie van het technisch beheer van de conferentie Velo-City 2009 pas op 14 januari 2009 werd verzonden. Geïnteresseerden kunnen hun aanvraag en dossier indienen tot 23 februari 2009.

Voor een dergelijk groot project dat al in mei plaatsvindt, lijkt het mevrouw Ampe rijkelijk laat om nu nog op zoek te gaan naar een aanbestedende dienst die moet instaan voor de organisatie van het technisch beheer en de installatie van de conferentie in de lokalen van Tour & Taxis. Geïnteresseerden krijgen bovenbien maar een goede maand tijd om hun aanvraag en dossier in orde te brengen. Deze gang van zaken geeft me het gevoel dat men ofwel zeer laat communiceert over deze aanbesteding, wat het voor derden moeilijk maakt om hun kans te wagen, of men misschien al een kandidaat op het oog heeft en deze oproep eigenlijk niet meer is dan een schaamlapje om de officiële procedures te volgen.

Ik had van de minister dan ook graag vernomen wat de reden is van de laattijdige communicatie over de aanbesteding voor de organisatie van Velo-City 2009? Hoeveel kandidaturen heeft de dienst Mobiel Brussel al ontvangen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De aanbesteding voor het evenementenbureau slaat enkel op de technische organisatie van het congres en de catering. Er komt voor het evenementenbureau dus geen concipiërend werk aan te pas. Zoals mevrouw Ampe op de website had kunnen vaststellen, is de conferentie reeds voor een groot deel in goede banen geleid, en enkel dit praktische aspect moet nog worden gegund. De publicatie is inderdaad laattijdig, maar niet te laat om dit aspect van de conferentie te kunnen organiseren. Ik heb de indruk dat mevrouw Ampe een eerder beperkt vertrouwen heeft in de technische capaciteiten van catering- en evenementenbureaus.

De laattijdige indiening is voor een groot deel te wijten aan de moeilijke financiële tijden waarin we nu leven. Heel wat potentiële sponsors die mondeling hadden toegezegd, zijn hierop teruggekomen omdat hun bedrijf lijdt onder de financiële crisis.

donne à penser que soit la communication sur cette adjudication s'est faite fort tard, soit qu'un candidat était déjà pressenti et que cet appel ne servait en réalité qu'à entretenir l'illusion que les procédures officielles étaient suivies.

Quelles sont les raisons de cette communication tardive concernant l'adjudication de l'organisation de Velo-City 2009 ? Combien de candidatures Bruxelles Mobilité a-t-il reçues ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'adjudication pour le bureau d'événements concerne uniquement l'organisation technique du congrès et le catering, et aucunement le travail de conception. Pour le reste, l'organisation de la conférence est déjà bien engagée. La publication est certes tardive, mais il faut être confiant dans les capacités techniques des bureaux d'événements et de catering.*

Cette introduction tardive est principalement due à la période financièrement délicate que nous traversons. De nombreux sponsors qui s'étaient engagés verbalement se sont retirés parce que leur entreprise souffre de la crise financière.

J'ai toutefois décidé de lancer un marché important pour ne pas compromettre l'organisation de Velo-City. Je suis surpris des insinuations de Mme Ampe, on dirait qu'elle est la fille de M. Dedecker.

Om de verdere organisatie van Velo City niet in gevaar te brengen, heb ik dan beslist om toch één grote aanbesteding te lanceren. Ik ben dan ook verrast, en misschien ook niet, over de insinuaties van mevrouw Ampe. Het lijkt wel of ze een dochter van de heer Dedecker is.

Wat de gevolgde procedure betreft, maak ik er een punt van om hier, zoals bij andere aanbestedingen, de wettelijke procedures en termijnen te respecteren. De wettelijke minimale publicatietermijn van 36 dagen is gerespecteerd.

Verder zou mevrouw Ampe toch moeten weten dat het tijdens de duur van de publicatie niet toegelaten is om het aantal offertes dat is ingediend publiek te maken, om de regels betreffende de mededinging niet te schaden. Ik kan haar wel mededelen dat alle beschikbare gedrukte bestekken die te koop werden aangeboden, vijftien in totaal, werden opgevraagd, en dat er nog extra worden bijgedrukt.

Ik wens daaraan nog toe te voegen dat ik geen enkele connectie heb met om het even welk evenementenbureau. Misschien ligt dat voor mevrouw Ampe wel anders.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Behalve het feit dat mevrouw Ampe en de heer Dedecker uit dezelfde stad afkomstig zijn, is er geen ander verband.

(Gelach)

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENARENZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "de concurrentie tussen het BILC en Katoen Natie".

Les procédures légales et les délais sont respectés, comme c'est le cas pour d'autres adjudications. Le délai minimum légal de publication de 36 jours est respecté.

Le nombre d'offres introduites ne peut être rendu public durant la durée de la publication, afin de ne pas compromettre les règles en matière de concurrence. Les quinze cahiers des charges imprimés disponibles ont tous été réclamés, et des cahiers des charges supplémentaires seront imprimés.

Je n'ai aucune connexion avec quelque bureau d'événements que ce soit, ce qui n'est peut-être pas le cas de Mme Ampe.

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- Hormis le fait que Mme Ampe et M. Dedecker proviennent de la même ville, il n'y a pas d'autre lien.

(Rires)

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU PORT DE BRUXELLES,

concernant "la concurrence entre le BILC et Katoen Natie".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Een tijdje geleden verstuurde Inter-Environnement Bruxelles een persbericht naar aanleiding van de mogelijke vestiging van Katoen Natie op de voormalige terreinen van Carcoke. In het persbericht klagen ze aan dat Katoen Natie en het BILC voor een deel hetzelfde soort activiteiten zou ontwikkelen. In hun eigen vergelijkend onderzoek komen zij tot de conclusie dat de vestiging van Katoen Natie op ecologisch en economisch vlak voordeliger zou zijn voor het gewest. Zij halen daarvoor verschillende argumenten aan.

Zo zouden de tewerkstellingscijfers voor het BILC fel overtrokken zijn. Volgens hun cijfers en in vergelijking met het project van Katoen Natie zou het BILC slechts 138 rechtstreekse arbeidsplaatsen opleveren in plaats van de 900 arbeidsplaatsen waarvan aanvankelijk sprake was.

Katoen Natie zou bovendien beter bereikbaar zijn voor wagens, omdat het vlak aan afrit 6 van de Ring ligt. Het BILC ligt op dezelfde route maar verder weg van de site waar Katoen Natie zou komen.

Katoen Natie ligt ook direct aan de waterweg en zou veel makkelijker goederen via de waterweg aangeleverd kunnen krijgen dan het BILC, dat hoofdzakelijk mikt op vrachtvervoer via de weg.

Katoen Natie zou voorts minder duur zijn. Een opslagplaats in het BILC zou ongeveer 58 euro per m³ per jaar kosten, terwijl Katoen Natie maar 45 euro per m³ zou aanrekenen. Ook het feit dat het BILC een overheidsinitiatief is en met overheidsgeld wordt betaald en Katoen Natie een privé-initiatief is, zou een argument kunnen zijn.

Op basis van al die argumenten pleit Inter Environnement Bruxelles ervoor om het plan voor de ontwikkeling van het BILC te herzien en voor het alternatief van Katoen Natie te gaan.

Hoe ver staat het met de plannen voor de ontwikkeling van het BILC? Kan Katoen Natie een alternatief zijn voor het BILC? Zijn er samenwerkingsovereenkomsten mogelijk tussen het BILC en Katoen Natie? Komt er een bijsturing van de plannen rond het BILC?

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- Selon *Inter-Environnement Bruxelles*, la société Katoen Natie, dont l'implantation est prévue sur le site de Carcoke, exercera des activités similaires à celles du BILC. Son étude comparative indique que l'installation de cette entreprise serait plus avantageuse sur le plan écologique et économique pour la Région.

En termes d'emploi d'abord : les chiffres du BILC seraient exagérés. Celui-ci contribuerait à la création de 138 emplois directs et non des 900 emplois annoncés initialement.

En termes d'accessibilité : par route, puisque Katoen Natie est plus proche de la sortie du ring, et aussi par voie fluviale, puisqu'elle est à côté du canal. Elle profitera davantage de ce dernier moyen de transport pour ses marchandises que le BILC, qui vise principalement le transport routier.

En termes d'entreposage : le coût pour le BILC est de 58 euros le m³ par an, contre 45 pour Katoen Natie.

En termes privé-public : le BILC est une initiative publique et Katoen Natie une initiative privée.

Inter-Environnement Bruxelles demande donc de revoir le plan de développement du BILC et d'envisager l'alternative de Katoen Natie.

Où en sont les plans de développement du BILC ? Katoen Natie pourrait-elle être une alternative ? Des accords de coopération entre les deux sociétés sont-ils envisageables ? Les plans du BILC pourraient-ils être adaptés ?

D'où proviennent les chiffres sur le nombre d'emplois créés par le BILC et combien en créera-t-il à l'avenir ? Le BILC pourra-t-il être concurrentiel sur les plans de l'accessibilité et de l'entreposage ?

Op basis waarvan werden de tewerkstellingscijfers voor het BILC becijferd? Hoeveel directe arbeidsplaatsen zal het BILC opleveren?

Zal het BILC concurrentieel kunnen zijn met Katoen Natie wat de verhuur van opslagplaatsen betreft gezien de prijsverschillen per m³ en de betere bereikbaarheid van Katoen Natie?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.- De Haven van Brussel heeft voor het BILC (Brussels International Logistics Centre) een milieuvergunning ontvangen onder een aantal voorwaarden, hoofdzakelijk rond mobiliteitsaspecten en geluidsminimalisering. Die voorwaarden werden door experts onderzocht.

De raad van bestuur van de Haven en de raad van bestuur van de nv BILC hebben op basis van die analyse beslist om in beroep te gaan omdat een aantal voorwaarden niet uitvoerbaar wordt geacht. Volgens hen is de impact van de voorwaarden op de rendabiliteit van het project te groot en zijn de voorwaarden discriminerend aangezien zij nooit eerder aan andere economische projecten binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn opgelegd. Ik durf zelfs te stellen dat die voorwaarden een gevvaarlijk precedent zijn voor alle toekomstige economische, maar ook niet-economische projecten in Brussel, onder meer voor de projecten uit het plan voor de internationale ontwikkeling van Brussel.

Parallel met de milieuvergunning loopt de procedure voor de stedenbouwkundige vergunning. Die moet eind maart worden afgegeven.

Na de afgifte van deze vergunningen en de beroepsprocedures kan de nv BILC beginnen met de precommercialisatie van de site.

Wat de vergelijking tussen Katoen Natie en het BILC betreft, is het correct dat beide actief zijn in de logistieke sector. Hun activiteiten zullen evenwel verschillend zijn. Het BILC richt zich op toegevoegde economische activiteiten inzake stedelijke distributie en op de zogenaamde cross-docking activiteiten, waarbij goederen in grote volumes worden aangevoerd, hetzij per vrachtwagen, hetzij per trein of palettenschip, en daarna op kleinere, milieuvriendelijker voertuigen worden overgeladen. Dit principe is opgenomen in

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).- Concernant le BILC, le Port de Bruxelles a effectivement obtenu un permis d'environnement sous certaines conditions analysées par des experts, essentiellement en matière de mobilité et de réduction des nuisances sonores.

Considérant que certaines conditions sont non exécutables, le Port et le BILC viennent de décider sur la base de cette analyse d'introduire un recours. Ils estiment en effet trop considérable et discriminatoire l'impact de ces conditions sur la rentabilité du projet, attendu que celles-ci n'ont jamais été imposées auparavant à d'autres projets économiques en Région bruxelloise. J'ose même dire que ces conditions constituent un dangereux précédent pour tous les futurs projets bruxellois, qu'ils soient économiques ou non, et plus particulièrement pour les projets dans le cadre du PDI.

Parallèlement au permis d'environnement, la procédure pour le permis d'urbanisme suit son cours. Ce dernier doit être délivré à la fin mars. Une fois ces permis délivrés et les procédures d'appel finalisées, le BILC pourra lancer la précommercialisation du site.

Effectivement, Katoen Natie et le BILC opèrent dans le secteur de la logistique. Le BILC se concentre sur des activités économiques ajoutées en matière de distribution urbaine et sur des activités de transbordement où des marchandises sont importées en grandes quantités, soit par camion, train ou bateau avant d'être transbordées sur des véhicules plus petits et écologiques. Ce principe figure dans le Plan Iris 2.

Katoen Natie exercera ses activités à plus grande échelle. De par sa situation idéale à la périphérie de la Région, à proximité du ring et du canal

het Iris 2-plan dat door de Brusselse regering werd aangenomen.

Katoen Natie zal zich richten op meer grootschalige activiteiten. Door de ideale ligging van het bedrijf aan de rand van het Brussels Gewest, vlakbij de Ring en het zeekanaal richting Antwerpen en ver van het Brusselse stadscentrum en de woonwijken, zal het project van Katoen Natie vooral veel werkgelegenheid opleveren en is het veel minder gericht op stedelijke distributie.

Uw derde vraag ging over de bijsturing van de plannen inzake het BILC. Het is niet de bedoeling om het project aan te passen in functie van de activiteiten op het voormalige terrein van Carcoke. Wel wordt alles in het werk gezet om de eventuele overlast van het project voor de buurtbewoners te beperken. Dat was trouwens een van de voorwaarden in de milieuvergunning. We zijn daar volop mee bezig door het verkeer naar het BILC af te leiden via afrit 6 van de Ring, aan de Budabrug, en vervolgens langs het Kanaal.

De cijfers over de werkgelegenheid die het BILC zou opleveren, werden onlangs nog bijgewerkt. Het studiebureau AVEA, dat de Haven van Brussel begeleidde bij de opstelling van het effectenrapport, raamt het aantal jobs op 650. Dat is iets meer dan oorspronkelijk werd gedacht. Ik weet overigens niet waar het cijfer van Inter Environnement vandaan komt.

Wat uw laatste vraag betreft, kan ik zeggen dat de rentabiliteit van het BILC, dat volledig met de eigen middelen van de Haven van Brussel en privépartner Sogaris wordt gefinancierd, uiteraard uitvoerig is bestudeerd door experts van de Haven van Brussel en door de privépartner. Daarbij is rekening gehouden met de aanleg van een logistieke zone op het terrein van Carcoke. De prijzen van Katoen Natie zijn nog niet gekend. Ik kan wel zeggen dat de prijzen voor het BILC ongeveer zullen overeenkomen met het Brusselse gemiddelde voor logistieke opslagplaatsen.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Als ik het goed heb begrepen, zal het BILC veel langer op zich laten wachten omdat de impact van de problemen met de milieuvergunning op de rentabiliteit erg groot kan

maritime vers Anvers et à l'écart du centre-ville et des quartiers résidentiels bruxellois, le projet de Katoen Natie amènera surtout de nombreux emplois. Il est moins orienté vers la distribution urbaine.

L'intention n'est pas d'adapter les plans relatifs au BILC en fonction des activités sur l'ancien terrain de Carcoke. En revanche, tout sera mis en oeuvre pour limiter les éventuelles nuisances pour les riverains. C'était une des conditions du permis d'urbanisme. Nous nous en occupons déjà en déviant la circulation routière en direction du BILC par la sortie n° 6 du ring, à hauteur du pont Buda, et ensuite le long du canal.

Le nombre d'emplois que générerait le BILC vient d'être réévalué à 650 par le bureau d'études AVEA, qui a assisté le Port de Bruxelles dans la rédaction du rapport d'incidences.

Enfin, la rentabilité du BILC a fait l'objet d'une étude minutieuse de la part des experts du Port et du partenaire privé Sogaris, et celle-ci tient compte de l'installation d'une zone logistique sur le site de Carcoke. Les tarifs pratiqués par Katoen Natie ne sont pas encore connus. Les tarifs du BILC seront dans la moyenne des tarifs bruxellois pour des entrepôts logistiques.

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- Si j'ai bien compris, le BILC se fera attendre plus longtemps, parce que l'impact des problèmes relatifs au permis d'environnement sur la

zijn. Blijkbaar wacht u op de uitkomst van de beroepsprocedure.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.-
Dat klopt. De termijnen van de procedures zijn nog niet afgelopen. Daardoor kunnen we het project niet onmiddellijk voortzetten.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENARENZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "de verhoging van de basisdotatie aan de Haven van Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-
In 2009 stijgt de basisdotatie aan de Brusselse Haven tegenover 2008 met 15% tot 9,6 miljoen euro. De bijkomende middelen zullen vooral gaan naar investeringen in veiligheid. In mindere mate compenseren ze de verminderde scheepvaartrechten.

We vrezen dat de bijkomende middelen weinig of geen invloed zullen hebben op de economische en sociale realiteit van de Haven. Is het niet beter om te investeren in nieuwe bedrijfsterreinen en in de economische aantrekkelijkheid van de Haven?

Hoe zullen de bijkomende middelen precies worden besteed? Hoeveel geld zal er gaan naar bijkomend veiligheidspersoneel?

rentabilité pourrait être de taille. Manifestement, vous attendez les résultats de la procédure de recours.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).- *En effet. Les procédures ne sont pas encore arrivées à échéance. Nous ne pouvons donc pas continuer le projet dans l'immédiat.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU PORT DE BRUXELLES,

concernant "l'augmentation de la dotation de base au Port de Bruxelles".

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

Mme Françoise Schepmans.- En 2009, le Port bénéficiera d'une augmentation de 15% de sa dotation de base par rapport à l'année précédente, la portant ainsi à 9,6 millions d'euros. Une partie de cette augmentation sera destinée à des investissements en matière de sécurité dans le domaine portuaire.

Certes, ce n'est pas la diminution des droits de navigation qui représentera une partie significative du montant additionnel de la dotation au Port, mais c'est dans les investissements en matière de sécurité que la grosse partie de cette dotation sera consacrée.

Sur le plan des retombées économiques et sociales des effets du complément de dotation, on est en droit d'émettre de sérieux doutes. Ne serait-il pas plus indiqué de rechercher, par le biais d'une majoration de dotation, comment améliorer la mise à disposition aux entreprises de nouveaux espaces, voire de nouvelles conditions attractives pour

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Ten opzichte van het laatste jaar van het vorige beheerscontract, met name 2007, wordt de basisdotatie in 2009 met 1,2 miljoen euro verhoogd tot 9,9 miljoen euro.*

Netto gaat het om een stijging van 2,6 miljoen euro omdat er een aantal besparingen zijn gerealiseerd: de terugbetaling van een lening van 1,2 miljoen euro valt weg en er wordt jaarlijks 200.000 euro bespaard op de baggerwerken

De nieuwe middelen zullen de volgende kosten dekken:

- *1,6 miljoen euro personeelskosten, waarvan 500.000 euro voor nieuw personeel (voornamelijk technici) en 1,1 miljoen euro voor personeelskosten die de Haven in het verleden met eigen middelen betaalde; het vrijgekomen bedrag zal onder meer in het TIR-centrum worden geïnvesteerd;*
- *200.000 euro ter compensatie van niet-geïnde scheepvaartrechten;*
- *200.000 euro voor investeringen inzake veiligheid;*
- *200.000 euro voor bijkomende investeringen aan de waterweg;*
- *100.000 euro voor bijkomende onderhoudswerken aan de waterweg;*
- *300.000 euro als bonus; deze bonus wordt enkel uitgekeerd indien de Haven bepaalde prestaties heeft geleverd en is voorbehouden voor duurzame investeringen.*

De bijkomende personeelsbudgetten zijn niet bedoeld voor de indienstneming van veiligheidspersoneel. Wel komt er een interne

mieux les ancrer dans le domaine portuaire ?

Quelles seront les réelles affectations de l'augmentation de la dotation au Port ?

Quelle est la répartition du montant affecté aux investissements et celui consacré à du personnel complémentaire pour la sécurité ?

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- En 2009, la dotation de base a été augmentée de 1,2 million d'euros par rapport à la dernière année du contrat de gestion précédent, à savoir l'année 2007, pour atteindre 9,9 millions d'euros. Comme des économies ont pu être réalisées par rapport à la dotation de base précédente, à savoir la suppression du remboursement de l'emprunt de 1,2 million d'euros et une économie de l'ordre de 200.000 euros sur les travaux de dragage, la dotation de base annuelle a pu être relevée de 2,6 millions d'euros net.

Ces nouveaux moyens d'un montant de 2,6 millions d'euros seront utilisés par le Port de Bruxelles de la manière suivante :

- 1,6 million d'euros pour couvrir les frais de personnel, dont 500.000 euros pour l'engagement de personnel supplémentaire, essentiellement pour le service technique, et 1,1 million d'euros pour couvrir les frais de personnel, qui étaient jusque là à charge des fonds propres du Port. Ainsi, le Port dispose de davantage de moyens financiers pour investir dans des travaux d'infrastructure, notamment le centre TIR ;
- 200.000 euros en compensation de droits de navigation non perçus ;
- 200.000 euros pour des investissements en matière de sécurité ;
- 200.000 euros supplémentaires pour des investissements en faveur de la voie d'eau ;
- 100.000 euros supplémentaires pour des travaux d'entretien à la voie d'eau ;
- 300.000 euros de boni. Ce boni n'est versé que si le Port a effectivement accompli certaines prestations et sera investi dans le domaine des

bijscholing voor het personeel en zal de Haven een beroep doen op een private bewakingsdienst. De gunningsprocedure is lopende.

Inzake nieuwe haventerreinen voorziet het beheerscontract in een specifieke jaarlijkse dotation van 500.000 euro voor aankopen en saneringen. De regering onderzoekt of een aantal terreinen op de site van Schaerbeek-Vorming aan de Haven zouden kunnen worden gegeven.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- Ik kreeg graag meer informatie over de investeringen in nieuw personeel.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- De personeelskosten bedragen 1,6 miljoen euro, waarvan 500.000 euro dient om extra personeel aan te werven.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- Welke functies krijgen de nieuwe personeelsleden?

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- Ze krijgen technische functies, onder meer als sluiswachter.

Vroeger werden de personeelskosten betaald met de eigen middelen van de Haven van Brussel. Tegenwoordig worden die kosten met de toelage van het Brussels Gewest betaald. Daardoor komt er geld vrij om te investeren in infrastructuurwerken.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- Krijgen de personeelsleden een opleiding over veiligheid?

investissements durables.

Les budgets de personnel supplémentaire ne prévoient pas l'engagement de personnel à des fins de sécurité. Le Port proposera toutefois des cours de formation continue en interne et sollicitera les services d'une société de gardiennage et de surveillance. La procédure d'attribution de ce marché suit son cours. Nous allons donc former du personnel déjà présent pour accomplir des missions de sécurité.

En ce qui concerne les nouveaux terrains portuaires, le contrat de gestion prévoit une dotation spécifique de 500.000 euros par an pour les achats et les travaux d'assainissement. Parallèlement, le gouvernement étudie la possibilité de céder des terrains du site de Schaerbeek-Formation au Port de Bruxelles.

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

Mme Françoise Schepmans.- Je voudrais des précisions concernant le montant destiné à l'engagement de personnel.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- J'ai parlé de 1,6 million d'euros pour couvrir les frais de personnel, dont 500.000 euros pour couvrir les frais d'engagement de personnel supplémentaire.

Mme Françoise Schepmans.- Quelles fonctions seront confiées à ce personnel supplémentaire ?

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Ce personnel est destiné aux services techniques. Il s'agit notamment d'éclusiers et d'un assistant au capitaine du Port de Bruxelles.

Avant, les coûts de ce personnel étaient à charge des fonds propres du Port. Maintenant, ils font partie de la dotation, avec le système que je viens d'exposer. Le Port peut donc dégager des moyens financiers supplémentaires pour investir dans des travaux d'infrastructure.

Mme Françoise Schepmans.- En ce qui concerne la sécurité, cela se fera-t-il dans le cadre d'une formation auprès du personnel qui est déjà en place ?

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (*in het Frans*).- Uiteraard.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENARENZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "de economische dienstreis van de Haven van Brussel naar Casablanca".

De voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (*in het Frans*).- *Ik betreur dat wij nooit een debat hebben over de landen waarmee het gewest overeenkomsten sluit, terwijl we soms een extreem politiek debat voeren, zoals in het geval van Israël.*

Van 30 november tot 4 december jongstleden werd op uw initiatief een handelsmissie naar Casablanca georganiseerd om er de Haven van Brussel te promoten. Casablanca is niet alleen de economische hoofdstad van Marokko, maar met een jaarlijks handelsverkeer van 26 miljoen ton ook een van de grootste Afrikaanse havens.

U wilt de samenwerking tussen beide havens verbeteren en het bilaterale watertransport verhogen, omdat het meeste handelsverkeer vanuit Casablanca over de weg gebeurt.

Beide havens hebben op 1 december een intentieverklaring ondertekend, waarin zij zich ertoe verbinden de informatie-uitwisseling te verbeteren en de ontmoetingen tussen de diverse operatoren te bevorderen. Welke andere resultaten heeft de missie opgeleverd?

Zal er een evaluatie komen van de concrete resultaten die uit de contacten zullen voortvloeien? Stond de missie open voor bedrijven uit het hele

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- En effet.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LE PORT DE BRUXELLES,

concernant "la mission économique du Port de Bruxelles à Casablanca".

M. le président.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote.- La présente question s'insère dans une série de questions que j'ai posées au ministre Vanhengel dans le cadre des accords internationaux conclus par la Région - de sa compétence propre-, sur lesquels nous n'avons jamais l'occasion de débattre, malgré l'intérêt et l'efficacité éventuelle de ceux-ci. Nous n'avons jamais de débat ni ex-ante ni ex-post sur le choix du pays avec lequel nous concluons un accord, alors que nous avons parfois un débat extrêmement politique, comme cela fut par exemple le cas pour l'accord concernant Israël.

Du 30 novembre au 4 décembre derniers était organisée à votre initiative une mission économique à Casablanca, ayant pour objet la promotion du Port de Bruxelles. Casablanca, outre son rôle de capitale économique du Maroc, est également un port de toute première importance, avec un trafic annuel de 26 millions de tonnes qui la place parmi le peloton de tête des villes portuaires africaines. Vous souhaitez une coopération accrue entre les deux ports, ainsi qu'un accroissement du trafic bilatéral, alors qu'actuellement la plus grande partie du trafic commercial en provenance de Casablanca, notamment alimentaire, se fait par la route.

Par ailleurs une convention - ou, plutôt, une

land of enkel voor bedrijven uit Brussel?

déclaration d'intention - a été signée entre les deux ports le 1er décembre, en vue de fédérer les synergies entre les deux infrastructures portuaires via l'échange d'informations et de statistiques et de favoriser les rencontres entre les divers opérateurs.

Outre ces constats et l'intérêt manifeste exprimé par les deux parties, pouvez-vous présenter les résultats des discussions respectivement menées par la délégation officielle à Casablanca, Rabat et Kenitra ?

En ce qui concerne les contacts positifs enregistrés par la délégation d'entreprises belges, un suivi est-il prévu afin de pouvoir évaluer en temps utile les résultats concrets qui résulteront de ces contacts ? La participation était-elle ouverte à des entreprises de tout le pays, ou seulement à des entreprises bruxelloises ?

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- De Brusselse Havengemeenschap heeft inderdaad met de steun van de Brusselse handelsattaché in Casablanca een dienstreis naar de Havens van Casablanca en Jorf Lasfar georganiseerd.

De deelnemers vonden de missie geslaagd: zij hebben nieuwe contacten kunnen leggen en de troeven en mogelijkheden van de Haven van Brussel beter kunnen bekendmaken.

Er is beslist om de haalbaarheid van twee verbindingen tussen Brussel en Casablanca te bestuderen. De eerste verbinding betreft het containervervoer via de haven van Antwerpen met overslag op bakken richting Brussel. De tweede verbinding is een rechtstreekse zeeverbinding.

Een werkgroep zal onderzoeken hoe het mogelijk is om het dienstenaanbod te verbeteren en de kostprijs te drukken. De Haven zal ook de mogelijkheid tot Europese steun onderzoeken. Bestaande troeven (zoals een snelle dedouanering van goederen) zullen nog worden benadrukt.

In het kader van de intentieverklaring die door beide havens is ondertekend, is ook een opvolgingscomité opgericht. Dit comité, samengesteld uit directieleden van beide havens,

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- J'ai effectivement mené une mission économique au Port de Casablanca, qui était organisée par la Communauté portuaire bruxelloise (CPB), avec le soutien de l'attaché commercial de la Région bruxelloise à Casablanca.

La délégation portuaire bruxelloise s'est bien rendue au Port de Casablanca, où elle a eu l'occasion de rencontrer ses homologues, ainsi qu'au Port de Jorf Lasfar.

Les participants à la mission économique à Casablanca ont estimé unanimement que cette mission était un succès en termes de contacts établis et d'objectifs communs visés par les parties. La notoriété du Port de Bruxelles a également été améliorée et ses potentialités ont été reconnues.

Quelles sont les perspectives de trafics par voie d'eau ?

Il a été décidé d'étudier la faisabilité de deux liaisons possibles entre Casablanca et Bruxelles. La première est le trafic de conteneurs via Anvers et le transbordement sur barge vers Bruxelles. La seconde liaison est la liaison maritime directe.

Pour améliorer l'offre de services et le coût, un groupe de travail est mis sur pied avec la CPB.

vergadert om het jaar afwisselend in elk van de havens. Een van de taken bestaat uit het opvolgen van projecten die voortvloeien uit de economische missie in Casablanca.

Binnenkort wordt er een Marokkaanse delegatie met onder meer vertegenwoordigers van de haven van Casablanca en ondernemers uit de logistieke sector ontvangen in de haven van Brussel.

Er werden reeds contacten gelegd. Ik verwijst bijvoorbeeld naar een logistiek transportbedrijf uit Casablanca dat op zoek is naar een Brusselse zakenpartner.

Er werd samengewerkt met Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI). De Brusselse havenbedrijven, maar ook enkele andere bedrijven werden uitgenodigd om deel te nemen. In samenwerking met UNIZO werden er ook uitnodigingen verstuurd naar Brusselse ondernemers van Marokkaanse afkomst die handel drijven met Marokko.

Er werd een delegatie naar Casablanca gestuurd. Een tiental Marokkaanse bedrijfjes in de Diksmuidelaan en de Ieperlaan hebben de Haven van Brussel gevraagd om terreinen of opslagplaatsen langs het Kanaal ter beschikking te stellen voor hun bedrijfsactiviteiten.

Eind december werd een eerste vergadering over het onderwerp georganiseerd. Begin januari werden een aantal locaties bezocht. De handelaars willen bedrijfsoppervlakte en transportkosten delen. Het feit dat ze een containerterminal in de voorhaven kunnen gebruiken, is een belangrijk voordeel.

De handelsmissie wijst erop dat de Haven van Brussel een enorm en vaak onontdekt potentieel heeft voor Brusselse ondernemers. De handelsmissie is een succes.

Dans ce cadre, nous allons déterminer les problèmes rencontrés et les solutions à y apporter.

Les opportunités d'aides européennes seront étudiées par le Port. Les atouts existants, tels que le dédouanement, seront précisés. En effet, un dédouanement au Port de Bruxelles représenterait un avantage par rapport au Port d'Anvers, où le trafic et l'attente sont beaucoup plus importants.

Un comité de suivi a été institué dans le cadre de la déclaration d'intention signée par les deux ports. Il est composé de représentants des organes de direction des deux ports et se réunit une fois par an, alternativement dans chacun des deux ports. Il se chargera notamment du suivi des projets lancés en continuation de la mission économique à Casablanca.

Par ailleurs, une délégation marocaine sera accueillie prochainement au Port de Bruxelles. Les participants seront des représentants du Port de Casablanca, des logisticiens et des donneurs d'ordre. Cette visite, qui se déroulera probablement en mars, sera encadrée par le représentant commercial de la Région de Bruxelles à Casablanca, qui doit justement rentrer à Bruxelles à ce moment-là.

Notons encore que des contacts ponctuels sont déjà en cours, comme par exemple une demande de partenariat avec une entreprise bruxelloise émanant d'une entreprise de transport et de logistique établie à Casablanca.

Le volet entreprise de la mission, et notamment l'invitation des entreprises économiques à y participer, a été assurée par la communauté portuaire bruxelloise.

Ceci a été fait en collaboration avec BECI. En fait, ce sont les entreprises portuaires bruxelloises et plusieurs autres entreprises bruxelloises qui ont été invitées à participer à la mission. Par ailleurs, une invitation spécifique a été envoyée, en collaboration avec UNIZO, aux entrepreneurs d'origine marocaine établis à Bruxelles et faisant du commerce avec le Maroc, surtout en matière de produits d'alimentation. Celle-ci a abouti à la mise sur pied d'une délégation commerciale composée d'entreprises de transport actives dans le Port de Bruxelles, d'entrepreneurs d'origine marocaine et d'autres entreprises bruxelloises qui font du

commerce avec le Maroc.

Cette mission économique à Casablanca a également eu pour conséquence qu'une dizaine d'entreprises marocaines situées boulevard de Dixmude et boulevard d'Ypres ont demandé au Port d'examiner la possibilité de mettre à leur disposition des terrains ou des entrepôts le long du canal pour leurs activités logistiques.

Une première réunion s'est tenue au Port fin décembre, et une visite des localisations possibles a été effectuée début janvier. Les négociants vont introduire une demande groupée pour leurs superficies et leurs trafics. L'utilisation du terminal à conteneurs de l'avant-port est considérée comme une opportunité.

Cette mission a mis en exergue l'importance du Port de Bruxelles ou de son importance potentielle, notamment aux yeux des entrepreneurs bruxellois qui ignoraient jusqu'alors les possibilités que le Port de Bruxelles voisin pouvait leur offrir.

Nous pouvons déjà considérer que cette mission économique est un succès. Nous sommes au début d'une relation que nous entendons développer au cours des prochaines années.

M. le président.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote.- Le dédouanement plus rapide, qui présente un avantage certain par rapport à Anvers, notre expertise logistique, ou encore l'octroi aux entrepreneurs bruxellois qui font du commerce avec le Maroc d'un endroit de regroupement le long du canal, sont des initiatives concrètes.

Il serait aussi intéressant de réaliser une étude comparative avec d'autres moyens de transport, la route notamment, pour les denrées alimentaires, en vue de mettre en avant le coût avantageux de la voie d'eau.

De façon plus large, le gouvernement prend toute une série d'initiatives. Ainsi, la STIB conclut des accords avec d'autres pays, villes, régions. Or, il serait intéressant de pouvoir examiner en commission des Relations extérieures un rapport général sur ces différents partenariats qui tantôt fonctionnent, tantôt ne débouchent sur rien.

De voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).- *De Haven van Brussel biedt een aantal troeven: een snellere dedouanering dan in Antwerpen, een grote expertise in logistiek en de Brusselse ondernemers die handel drijven met Marokko worden gegroepeerd langs het kanaal.*

Uit een vergelijkende studie van andere transportmiddelen zou duidelijk blijken dat vervoer over het water minder kost.

De regering neemt heel wat initiatieven. De commissie voor Externe Betrekkingen zou zich moeten buigen over de efficiëntie van de handelsakkoorden die gewestelijke instellingen sluiten met andere landen, steden of regio's.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *De werkgroep zal een vergelijkende kostenraming maken tussen vrachtvervoer over de weg en over het water.*

In Casablanca waren ze er amper van op de hoogte dat Brussel een haven heeft die toegang verschafft tot maritiem transport. Sommige Marokkaanse transporteurs lossen de lading in Antwerpen, om de goederen vervolgens met schuiten tot in Brussel te brengen. Een delegatie uit Casablanca zal in maart de Haven van Brussel bezoeken. We zullen het potentieel van de haven benadrukken.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een akkoord gesloten met Rabat, maar die stad beschikt enkel over een jachthaven. De haven van Casablanca is economisch veel interessanter, aangezien die goed is voor een afzetgebied dat Marokko en de buurlanden omvat.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENAREN-ZAKEN, GELIJKE-KANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "de maatregelen bij het dichtvriezen van het Kanaal".

De voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).- *Op uw website staat dat de koudegolf in januari geen problemen heeft opgeleverd voor de scheepvaart op het Kanaal. Het is nochtans niet uitgesloten dat het Kanaal ooit bevriest. U zei dat er maatregelen zullen worden genomen als dat gebeurt. Als er geen scheepvaart op het Kanaal mogelijk is, staat ons een economische ramp te wachten. De meeste brandstof wordt immers via het Kanaal vervoerd en*

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Le groupe de travail établira cette comparaison entre les coûts de transport par camion et par voie d'eau.

Il était surtout impressionnant de constater qu'à Casablanca, on ignorait presque la présence d'un port à Bruxelles qui donne accès à des bateaux maritimes. Quelques transporteurs utilisent Anvers pour ensuite transporter des marchandises sur barges vers Bruxelles. Nous avons ainsi présenté les possibilités que le Port de Bruxelles peut offrir au cœur de l'Europe. D'ailleurs, une délégation de Casanblaca nous rendra visite en mars.

Naturellement, la Région de Bruxelles-Capitale a un accord de coopération avec la Région de Rabat, mais ce n'est pas le Port de Rabat - un port de plaisance - qui nous intéresse. Le Port de Casablanca est beaucoup plus intéressant. Si le Port de Tanger va devenir un grand port international, le Port de Casablanca n'en demeurera pas moins très important pour le Maroc et pour les pays limitrophes du nord de l'Afrique.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, L'ÉGALITÉ ET DES CHANCES ET LE PORT DE BRUXELLES,

concernant "les mesures prévues en cas de gel du canal".

M. le président.- La parole est à Mme Julie de Groote.

Mme Julie de Groote.- Sur votre site, vous écrivez que la période de gel intense de début janvier n'a pas entravé la circulation maritime du canal et, partant, du Port de Bruxelles. L'hypothèse n'est pas absurde en soi puisque, cette semaine-là, on patinait sur les canaux à Damme ! Vous affirmez que tout était prévu pour faire face à la situation au cas où le gel se serait prolongé ou aurait été plus intense. Vous nous indiquez d'ailleurs à quel point cette

het Brussels Gewest heeft hooguit voldoende reserve voor een week.

Welke maatregelen houdt u achter de hand voor als het Kanaal dichtvriest? Wat gebeurt er als er gedurende een week of langer geen brandstof kan worden geleverd? Is het scheepvaartverkeer ooit al onderbroken geweest door de vrieskou?

U zegt dat de ijsbreker van de Haven van Brussel volstaat om het vaarwater vrij te maken. Wordt hij goed onderhouden? Bent u wel zeker dat de ijsbreker volstaat om het Kanaal ijsvrij te maken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Uw vraag is relevant. Op het Albertkanaal waren er problemen en ook aan de rand van het Vergotedok was het water bevroren.*

De sluiswachters krijgen de opdracht om ervoor te zorgen dat het debiet van het Kanaal voldoende hoog blijft. Met behulp van de twee sluizen in Brussel-Stad kan dus worden vermeden dat delen van het Kanaal in Anderlecht en Molenbeek bevriezen. Op andere plekken kan de ijsbreker worden ingezet.

In de voorhaven is de watertemperatuur hoger omdat het koelwater van de elektriciteitscentrale in het Kanaal wordt geloosd, en misschien ook door de aanwezigheid van afvalverbrandingsinstallatie.

De scheepvaart is de grootste bondgenoot in de preventie van ijsvorming. Als er geregeld boten doorkomen, blijft het water in beweging en wordt ijs vermoezd. Zo nodig wordt 's nachts en in het weekend de ijsbreker ingezet.

Die ijsbreker is eigenlijk een ponton die door een

question est importante pour l'économie bruxelloise, puisqu'en cas de paralysie du canal, principale artère pour l'approvisionnement en carburant de la Région bruxelloise, il n'existe qu'une réserve estimée à une semaine au cas où le carburant devait réellement cesser de parvenir à destination.

Quelles sont les mesures prévues en cas de gel sévère du canal ? Une disposition est-elle envisagée au cas où le délai d'une semaine pendant laquelle Bruxelles pourrait vivre sur sa réserve de carburant, était dépassé ? Est-il déjà arrivé dans le passé que le canal soit réellement fortement gelé et que la circulation portuaire soit entravée ?

Vous affirmez que le brise-glace que possède le Port permettrait d'assurer l'accès des navires en cas de glace de surface importante. Est-il en bon état d'entretien et, en l'absence de situation réelle, ses performances effectives sont-elles connues ? En théorie, devrait-il assurer le passage des vingt à trente navires qui empruntent quotidiennement le canal ?

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- La situation observée cette année sur le canal Albert, où des écluses ont dû fonctionner en permanence pour assurer la fluidité de l'eau, prouve que la question est pertinente. Du reste, on a pu constater la formation de glace sur les bords du bassin Vergote.

En dehors d'une attention particulière demandée au personnel quant à l'évolution de la situation, sous la forme de rapports réguliers, un éventail de mesures physiques est mis en œuvre afin d'éviter que la glace ne « prenne » et ne devienne un obstacle à la libre navigation.

Les éclusiers ont pour instruction d'ouvrir et de fermer leurs vannes de régulation des niveaux à intervalles réguliers afin d'amplifier les mouvements de masse d'eau. La présence de deux écluses sur le canal à Bruxelles permet d'éviter le gel sur la partie du canal située entre Anderlecht et Molenbeek.

Pour l'amont d'Anderlecht, en plus de l'écluse, le brise-glace du Port peut encore être mis en œuvre si nécessaire.

andere boot wordt voortgeduwd. De haven heeft de ijsbreker afgelopen zomer volledig laten opkalefateren. Het gaat om de laatste oorspronkelijke in gebruik zijnde ijsbreker van het kanaal. Hij werkt uitstekend en dateert van het einde van de jaren vijftig, toen de winters nog bar koud waren. Dankzij al die maatregelen is het kanaal sinds 1970 niet meer geblokkeerd geweest door ijsvorming.

Wat de petroleumbevoorrading betreft, kan ik u melden dat indien het kanaal voor langere perioden gesloten dient te worden, hetzij door ijsvorming, hetzij door andere oorzaken (bijvoorbeeld door het instorten van de Verbrande Brug enkele jaren geleden), de petroleumhandelaars nog altijd over de weg kunnen worden bevoorraad.

Enfin, pour l'avant-port, la température élevée de l'eau, provoquée par le rejet des eaux de refroidissement de la centrale électrique et, peut-être, la présence de l'incinérateur de Schaerbeek ont fait en sorte que la glace y fut inexistante cet hiver.

Mais le plus grand allié contre le gel du canal, c'est le passage régulier des bateaux dans le port ; ils brassent l'eau, cassent la glace en formation et l'émettent par l'action de leurs hélices. En effet, c'est le dimanche, lorsque le canal est fermé à la navigation de transit qu'il a été remarqué une formation plus importante de plaques de glace. Pour éviter cette glaciation, le brise-glace passe pendant les week-ends et pendant la nuit, quand cela s'avère nécessaire.

Le brise-glace du Port est en fait un ponton qui doit être poussé par un autre bateau. Ce système est en excellent état d'entretien. Le Port a veillé à sa complète remise en état durant l'été 2008. Ceci s'est également avéré nécessaire par le fait que c'est le dernier brise-glace original du canal en activité. Il est efficace, car il a été construit à une époque - la fin des années '50 - où les grands froids étaient plus fréquents, et ses concepteurs l'ont imaginé pour faire face à des situations extrêmes.

Toutes ces mesures ont abouti à ce que le canal n'a plus été bloqué par la formation de glace depuis 1970.

Pour répondre à votre dernière question, relative au ravitaillement en pétrole, je peux vous dire qu'au cas où le canal devrait être fermé pour une durée plus ou moins longue - soit en raison de formation de glace, soit pour d'autres raisons -, il est toujours possible de fournir les négociants par la route. Nous avons ainsi été confrontés, il y a près de deux ans, à l'effondrement du "Verbrande Brug" à Vilvorde, qui a provoqué le blocage du canal et nous a contraints à recourir à une autre alternative.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.