



**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 9 DÉCEMBRE 2009**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 9 DECEMBER 2009**

—

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

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

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATIONS

6

- de M. Serge de Patoul

6

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

concernant "la collaboration du réseau de la STIB avec ceux de De Lijn et du TEC".

- de Mme Céline Delforge

6

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

concernant "la mise en oeuvre du RER".

QUESTIONS ORALES

7

- de Mme Carla Dejonghe

7

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

concernant "les problèmes de mobilité lors des sommets européens à Bruxelles".

INTERPELLATIES

6

- van de heer Serge de Patoul

6

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

betreffende "de samenwerking tussen het net van de MIVB en dat van de Lijn en TEC".

- van mevrouw Céline Delforge

6

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

betreffende "de aanleg van het GEN".

MONDELINGE VRAGEN

7

- van mevrouw Carla Dejonghe

7

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

betreffende "de mobiliteitsproblemen naar aanleiding van de Europese toppen in Brussel".

- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	9	- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	9
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la sécurité des usagers de motos, scooters et cyclomoteurs qui circulent en Région bruxelloise".		betreffende "de veiligheid van de motor-, scooter- en bromfietrijders in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
- de Mme Annemie Maes	12	- van mevrouw Annemie Maes	12
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les horaires de la STIB durant les vacances scolaires".		betreffende "de vakantie-regeling van de MIVB".	
- de Mme Els Ampe	15	- van mevrouw Els Ampe	15
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'incidence sur le métro des projets de la Ville de Bruxelles pour le Heysel".		betreffende "de impact van de Heizelplannen van de Stad Brussel op de metro".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	18	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	18
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'utilisation des quads à Bruxelles".		betreffende "het gebruik van quads in Brussel".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	20	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	20
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

concernant "les ruptures de charges sur le réseau de la STIB".		betreffende "de onderbrekingen op het MIVB-net".	
- de M. Dominiek Lootens-Stael	23	- van de heer Dominiek Lootens-Stael	23
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les problèmes de mobilité auxquels l'UZ de Jette est confronté".		betreffende "de mobiliteitsproblemen waarmee het UZ te Jette te maken heeft".	
- de Mme Annemie Maes	26	- van mevrouw Annemie Maes	26
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la nouvelle piste cyclable le long du canal et le réaménagement de la Porte de Ninove".		betreffende "het nieuwe fietspad aan het kanaal en de heraanleg van de Ninoofsepoort".	

*Présidence : M. Jean-Claude Defossé, doyen d'âge.
Voorzitterschap: de heer Jean-Claude Defossé, oudste lid in jaren.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

concernant "la collaboration du réseau de la STIB avec ceux de De Lijn et du TEC".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

concernant "la mise en oeuvre du RER".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord de la ministre, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

TOT MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de samenwerking tussen het net van de MIVB en dat van de Lijn en TEC".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

TOT MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de aanleg van het GEN".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "les problèmes de mobilité lors des sommets européens à Bruxelles".

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Ces dernières années, les sommets européens qui se déroulent à Bruxelles ont augmenté en nombre et en ampleur, tout comme les manifestations qu'ils génèrent. Cela a un impact sur la mobilité.*

L'information relative à ces sommets a également augmenté, notamment au moyen de panneaux lumineux dans les tunnels. Cela permet aux automobilistes d'anticiper et d'adapter leurs déplacements. Pourtant, de nombreux Bruxellois et navetteurs ont l'impression que les embouteillages augmentent sur les grandes artères et les voies de sortie de la ville.

La présence des institutions européennes est un atout incontestable pour Bruxelles, en termes de rayonnement international, mais également de développement économique et d'emploi. Il ne faut cependant pas que des problèmes croissants de circulation amènent les Bruxellois à développer des sentiments négatifs à l'égard de la présence européenne à Bruxelles.

La Région dispose-t-elle de chiffres relatifs à l'impact des sommets européens sur le trafic à Bruxelles ces dix dernières années ? Les embarras de circulation ont-ils objectivement augmenté

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de mobiliteitsproblemen naar aanleiding van de Europese toppen in Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De laatste jaren is het aantal Europese Raden, in de volksmond de "Europese toppen", die in Brussel plaatsvinden, aanzienlijk toegenomen, zowel in aantal als in omvang. Elk van deze Europese toppen gaat gepaard met bijzondere veiligheidsmaatregelen en het afbakenen van een veiligheidsperimeter in de Europese wijk aan het Schumanplein in Brussel.

Deze evolutie heeft een aanzienlijke impact op de mobiliteit in het zuidoosten van Brussel en zelfs over de hele stad. Het toenemend aantal betogingen dat in Brussel georganiseerd wordt naar aanleiding van deze toppen, komt daar nog bovenop.

De voorbije jaren is de informatie over nakende Europese toppen aanzienlijk toegenomen, via de media, maar ook via de lichtbakken in de tunnels. Hierdoor kunnen de automobilisten uiteraard anticiperen op de mogelijke overlast en alternatieven voorzien of verplaatsingen aanpassen. Toch ontstaat bij heel wat Brusselaars en pendelaars de indruk dat de verkeersoverlast toeneemt op de grote lanen en uitvalswegen. Mensen geraken soms voor meer dan een uur verstrikt in de files tussen bijvoorbeeld de Louis Schmidtdaan en het Meiserplein richting Schaarbeek/Van Praet of richting E40.

durant les sommets ?

Un plan de mobilité spécifique est-il en préparation, éventuellement en collaboration avec les communes directement concernées, pour compenser la pression automobile supplémentaire qu'engendrent les sommets européens ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *La Région ne dispose pas d'un système permanent de mesure du trafic, qui permettrait d'évaluer les perturbations causées par les sommets européens. Nous nous efforçons de combler cette lacune le plus rapidement possible.*

L'analyse des résultats d'une campagne de mesure du temps de parcours pour effectuer un trajet dans la Région est en cours. Nous comparons également les résultats de 2009 à ceux d'une campagne identique menée en 2004. L'objectif est d'évaluer l'évolution de la congestion entre ces deux dates.

Il n'y a pas de mesures spécifiques réalisées pendant un sommet européen. La mobilité lors des sommets européens est abordée dans le cadre de l'étude "Espace Bruxelles-Europe : accessibilité, mobilité, qualité urbaine", préalable à des investissements financés par Beliris au niveau de l'espace public.

De aanwezigheid van de Europese instellingen is ontegensprekelijk een troef voor Brussel. De aanwezigheid van de Europese toppen in Brussel draagt niet alleen bij tot de internationale uitstraling van de stad, maar ook tot de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid. Het is dan ook belangrijk dat de Brusselse bevolking achter deze Europese aanwezigheid blijft staan. Een onevenredige overlast in het dagelijkse leven, zoals de toenemende verkeersproblemen, kunnen tot bitterheid lijden die dan weer aanleiding kan geven tot negatieve gevoelens over de Europese aanwezigheid in Brussel.

Heeft het gewest cijfers over de impact van de Europese toppen op de Brusselse verkeerssituatie in de loop van de voorbije tien jaar?

Is er ook objectief sprake van een toename van de verkeersdruk bij Europese toppen in de laatste tien jaar?

Is er op korte en op lange termijn een specifiek mobiliteitsplan in de maak, eventueel in samenspraak met de onmiddellijk betrokken gemeenten, om de extra verkeersdruk naar aanleiding van Europese toppen op te vangen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het Brussels Gewest beschikt nog niet over een systeem om het verkeer permanent op te meten. Er wordt dan ook werk gemaakt om zo snel mogelijk te verhelpen aan dat gemis.

Wanneer dit systeem effectief in werking zal treden, zal het wel degelijk mogelijk zijn om de impact van topontmoetingen op het wegverkeer te evalueren.

De analyse van de resultaten van een opmetingscampagne van de tijd die nodig is om een bepaald traject in het Gewest af te leggen, is aan de gang. Ook is men bezig met het vergelijken van gegevens van 2009 met die van een gelijkaardige campagne van 2004.

De bedoeling bestaat erin om de evolutie van de verkeerscongestie tussen 2004 en 2009 te onderzoeken.

La deuxième phase de l'étude, qui est en cours de réalisation, s'appelle "Étude de situations particulières de mobilité". Le cahier des charges joint à l'étude précise qu'un plan de circulation alternatif doit être élaboré lorsqu'un périmètre de sécurité est mis en place à l'occasion d'un sommet européen.

Par ailleurs, le Centre de mobilité va effectuer en 2010, avec les services de police et d'autres partenaires, une évaluation afin d'améliorer la gestion des problèmes de circulation pendant les sommets européens.

(Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

**concernant "la sécurité des usagers de motos,
scooters et cyclomoteurs qui circulent en
Région bruxelloise".**

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

Er worden geen specifieke metingen verricht tijdens een Europese topontmoeting.

Het thema "mobiliteit tijdens een Europese top" werd behandeld naar aanleiding van een studie genaamd "Espace Bruxelles-Europe : accessibilité, mobilité, qualité urbaine". Deze studie is een voorbereiding op investeringen in de openbare ruimte met geld van Beliris. Zoals u weet, investeert Beliris veel in de Europese wijk. De studie dient om een aantal plannen voor de toekomst te maken.

De tweede fase van de studie heeft als titel "Studie van bijzondere gevallen inzake mobiliteit". In het daarmee gepaard gaande bestek staat namelijk het volgende te lezen: "Er dient een alternatief verkeersplan te worden uitgewerkt wanneer er wegens het plaatsvinden van een Europese top een beveiligde zone wordt afgebakend." De tweede fase van de studie wordt momenteel uitgevoerd.

In 2010 zal het mobiliteitscentrum samen met de politiediensten en andere partners een stand van zaken opmaken met het oog op een betere aanpak van de verkeersproblemen tijdens toekomstige Europese topontmoetingen.

Het mobiliteitscentrum zal de opdracht krijgen om specifieke antwoorden te bieden op eventuele verkeersproblemen.

(Mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de veiligheid van de motor-,
scooter- en bromfietrijders in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest".**

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Il faut en convenir, nos rues sont de plus en plus empruntées par des motos, scooters et cyclomoteurs, notamment parce que, avec le vélo, il s'agit des moyens de transport individuels les plus performants à Bruxelles.

Or, les voiries régionales et même communales sont toujours davantage amputées d'espace pour l'aménagement de bandes de bus ou de pistes cyclables, afin à la fois de sécuriser les cyclistes et d'améliorer la vitesse commerciale des transports en commun de surface. Dès lors, les usagers de deux-roues motorisés sont toujours plus confrontés à la circulation des voitures et des camions.

Vous savez probablement qu'un conducteur de deux-roues motorisé est bien plus exposé aux accidents qu'un automobiliste. C'est ainsi que le motard risquerait vingt fois plus un grave accident que l'automobiliste. Nous ne pouvons ignorer ces éléments statistiques ni, bien évidemment, l'engouement pour les deux-roues.

Je souhaite dès lors interpeller la ministre quant à ses objectifs en matière de sécurisation des deux-roues motorisés qui circulent sur les artères bruxelloises. Je souhaite connaître les initiatives qui sont d'ores et déjà prises, ainsi que les budgets réservés aux fins de la réalisation de travaux de sécurisation.

J'interrogerai également la ministre au sujet de la concertation avec les associations qui défendent les intérêts des deux-roues motorisés ainsi que, bien évidemment, avec les pouvoirs locaux qui gèrent bon nombre de voiries.

Quelles positions défendent les représentants bruxellois au sein des différentes instances de concertation entre niveaux de pouvoir en matière de sécurité routière, lorsqu'il s'agit de débattre de la sécurité des deux-roues motorisés ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La Région de Bruxelles-Capitale a déjà pris diverses initiatives quant à la sécurité des motocyclistes, qui nécessite une présence sur plusieurs fronts. Tous les ans, l'IBSR organise, en collaboration avec les Régions,

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).- *In onze straten rijden er alsmaar meer motors, scooters en bromfietsen. Samen met de fiets zijn dit de meest performante individuele vervoermiddelen in Brussel.*

Op de gemeentelijke en gewestelijke wegen worden alsmaar meer busstroken of fietspaden aangelegd om de veiligheid van de fietsers te waarborgen en de commerciële snelheid van het openbaar vervoer te verbeteren. De gemotoriseerde tweewielers moeten de overgebleven ruimte delen met de wagens en vrachtwagens.

Gemotoriseerde tweewielers lopen twintig maal meer risico op een zwaar ongeval dan automobilisten. Wij mogen dus niet aan dit cijfer voorbijgaan.

Welke maatregelen zult u nemen om de veiligheid van de motorrijders te waarborgen? Hoeveel middelen zult u hiervoor uittrekken?

Pleegt u overleg met de verenigingen die de belangen van de gemotoriseerde tweewielers verdedigen alsook met de gemeenten, die heel wat wegen beheren?

Welk standpunt verdedigen de Brusselse vertegenwoordigers in de overleginstanties inzake verkeersveiligheid?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft al verschillende initiatieven genomen voor de veiligheid van de motorrijders. Elk jaar organiseert het BIVV samen met de gewesten een*

une campagne de sensibilisation consacrée aux usagers faibles.

En 2005 et 2006, cette campagne s'était focalisée sur la sécurité des motards. Après avoir abordé le thème des cyclistes en 2007 et des piétons en 2008, les deux-roues motorisés ont été à nouveau au centre de l'attention à l'occasion de la campagne 2009.

La Région participe au comité d'accompagnement créé pour la réalisation de ces campagnes. Elle octroie également un subside de 12.500 euros à l'IBSR afin de renforcer la visibilité de ses campagnes sur les véhicules des transports en commun de la STIB.

La Commission fédérale pour la sécurité routière a mis sur pied un groupe de travail spécifique aux motards. Différentes directions de Bruxelles Mobilité participent activement aux réunions.

En ce qui concerne l'infrastructure, la direction Gestion et Entretien de Bruxelles Mobilité reste toujours attentive aux demandes particulières des motards. Elle est en contact avec de nombreuses associations, dont Federmoto. Ce contact permanent permet entre autres de repérer et de réparer rapidement les dégradations de revêtement de style "nids de poule", que les motards lui signalent.

En parallèle, des réflexions globales ont eu lieu, notamment sur la glissance des marquages routiers, et des passages pour piétons en particulier, en raison de leur surface importante. Il y a trois ans, la direction Gestion et Entretien a décidé d'ajouter à la peinture un nouveau composant qui améliore la rugosité tout en conservant les caractéristiques de visibilité. Cette initiative a été saluée par l'ensemble des motards empruntant nos voiries.

Pour les bordurettes délimitant les sites propres des transports publics, la réflexion a été entamée suite à une succession anormale d'accidents touchant les motards. Un type de bordure biseautée a été adopté et est utilisé là où cela s'avère strictement nécessaire. Dans d'autres cas, elles ont été enlevées, comme en témoigne la suppression des bordures en demi-lune à la rue Bara et au boulevard Léopold II.

Bruxelles Mobilité a également décidé de procéder

bewustmakingscampagne ten behoeve van de zwakke weggebruikers.

In 2005 en 2006 focuste deze campagne op de veiligheid van motorrijders. Na de fietsers in 2007 en de voetgangers in 2008, zijn nu opnieuw de motorrijders aan de beurt.

Het gewest zit in het begeleidingscomité van deze campagnes en geeft ook 12.500 euro uit om de affiches van de campagne op de voertuigen van de MIVB te hangen.

De federale Commissie voor de Verkeersveiligheid heeft een werkgroep die zich speciaal bezighoudt met motorrijders, waaraan verschillende directies van Mobiel Brussel actief deelnemen.

De directie Beheer en Onderhoud houdt steeds rekening met de vragen van de motorrijders inzake infrastructuur. Zij onderhoudt permanent contact met vele verenigingen, waaronder Federmoto, die onder meer kuilen in het wegdek signaleren.

We werken ook aan het probleem van de gladde wegmarteringen en vooral de zebrapaden. Drie jaar geleden heeft de directie Beheer en Onderhoud een nieuw bestanddeel aan de verf toegevoegd om de markeringen ruwer te maken, zonder de zichtbaarheid te verminderen.

De randen van de eigen beddingen van het openbaar vervoer veroorzaakten abnormaal veel ongevallen met motorrijders. We hebben daarom op een aantal plaatsen een schuine rand geplaatst en elders hebben we de randen weggenomen.

Mobiel Brussel zal ook de enkelvoudige veiligheidsrails vervangen door dubbele.

We overwegen verder een antislipbehandeling voor metalen oppervlakken, zoals deksels van rioolputten. Dit moeten we coördineren met de concessiehouders die putdeksels op de weg hebben. Om het parkeren te vergemakkelijken, komt er ten slotte een speciale zone voor motorfietsen aan de Gulden Vlieslaan (Naamsepoort).

prochainement au remplacement des rails de sécurité "simples" par des "doubles" afin d'éviter des amputations accidentelles. Exemple : rue de la Fusée.

En outre, un traitement antidérapant pour surfaces métalliques (taques d'égout) est actuellement à l'étude. Le souci est d'arriver à une coordination avec les concessionnaires qui possèdent aussi des taques en voirie. Enfin, afin de faciliter le stationnement des motos dans la ville, une zone spéciale "motos" a été aménagée à l'avenue de la Toison d'Or (porte de Namur).

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Vous ne m'avez pas répondu au sujet de la concertation que vous menez avec les autres niveaux de pouvoir en matière de sécurité routière pour les deux-roues.

En termes d'aménagements, j'aimerais également vous entendre au sujet de la possibilité d'emprunter les bandes réservées aux bus, proposée par les associations auxquelles vous faisiez allusion, et qui a fait l'objet d'une proposition de loi au niveau fédéral.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme je l'ai expliqué, Bruxelles Mobilité participe à la commission fédérale pour la sécurité routière, laquelle a créé un groupe de travail spécifique pour les motards. Nous sommes donc en concertation avec le niveau fédéral.

En ce qui concerne la circulation des motards sur les voies réservées aux bus, la question a été posée, mais nous n'avons pas encore eu de réponse. Actuellement, la législation ne permet pas aux motards de rouler sur ces bandes.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

À MME BRIGITTE GROUWELS,

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).- *U hebt mijn vraag over overleg niet beantwoord. Welk standpunt verdedigt het Brussels Gewest tijdens overleg met andere beleidsniveaus?*

De verenigingen vragen om in de toekomst op de busstroken ook motors, scooters en bromfietzers te laten rijden. Daarover is op federaal niveau een wetsvoorstel ingediend.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Mobiel Brussel maakt deel uit van de federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, die een specifieke werkgroep in het leven riep voor motorrijders. Er bestaat dus wel degelijk overleg met de federale overheid. Op de vraag om motorrijders op de busstroken toe te laten, hebben we nog geen antwoord gekregen. Momenteel is dat juridisch gezien niet mogelijk.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

AAN MEVROUW BRIGITTE

**MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

**concernant "les horaires de la STIB durant
les vacances scolaires".**

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Durant les congés scolaires de courte durée, les horaires de la STIB semblent s'adapter davantage aux écoliers et étudiants qu'au Bruxellois actif moyen, dont la vie et le travail suivent leur cours normal.*

La STIB distingue quatre horaires de fonctionnement : les jours ouvrables, les week-ends, les congés scolaires et les congés scolaires de juillet et août. Dans la pratique, l'horaire des congés scolaires de courte durée s'apparente très fort à celui des congés scolaires de juillet et août.

L'asbl GUTIB (Groupement des usagers des transports intercommunaux de Bruxelles) estime préférable de ne pas appliquer un horaire distinct pour les congés de courte durée. En effet, la réduction de l'offre semble proportionnellement supérieure à celle de la demande.

Par ailleurs, dans une ville internationale comme Bruxelles, tout le monde ne connaît pas le calendrier scolaire belge. Dans d'autres grandes villes européennes, on n'applique d'ailleurs pas d'horaires différenciés pour les congés scolaires.

La demande de transports en commun diminue-t-elle sensiblement pendant les vacances scolaires de courte durée ? Les horaires des vacances scolaires ont-ils été évalués ? La modification horaire autorise-t-elle une certaine flexibilité en fonction de la spécificité de certaines lignes, par exemple celles qui sont fort utilisées par les élèves des écoles secondaires ?

Les horaires sont-ils suffisamment clairs et lisibles ? Où est-il possible de s'informer à propos des périodes de vacances scolaires ? Serait-il possible de maintenir l'horaire habituel durant les vacances scolaires de courte durée ?

**GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de vakantieregeling van de
MIVB".**

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Begin november, tijdens de herfstvakantie, konden de gebruikers van het openbaar vervoer in Brussel vaststellen dat de dienstregelingen van het MIVB, zoals altijd, werden aangepast tijdens de schoolvakanties. Terwijl het leven en het werk van de gemiddelde werkende Brusselaar gewoon doorgaat tijdens de herfstvakantie, lijken de dienstregelingen van de MIVB zich vooral aan te passen aan de schoolgaande jeugd.

De MIVB kent vier verschillende regelingen, namelijk voor de weekdays, de weekends, de schoolvakanties en de schoolvakantie van juli en augustus. In de praktijk liggen de regeling voor de kortere schoolvakanties en de schoolvakantie in juli en augustus heel dicht bij elkaar, en staat het aanbod dus ook tijdens deze kortere schoolvakanties duidelijk op een lager pitje.

De vzw GEBOV (Gebruikers van het Brussels Openbaar Vervoer) vindt het beter om geen aparte dienstregeling te hanteren voor de kortere schoolvakanties. Uiteindelijk is het spijtig dat de mensen die werken in deze periodes hun toegang tot openbaar vervoer verminderd zien. Bovendien lijkt de vermindering van het aanbod verhoudingsgewijs groter dan de vermindering van de vraag.

Het spreekt ook niet vanzelf dat iedereen de regeling van de schoolvakanties in Brussel of België kent. Brussel is een stad met internationale uitstraling. Er werken en wonen hier heel wat buitenlanders, ouderen en mensen zonder kinderen, die helemaal niet op de hoogte zijn van de schoolse agenda. In andere grote en middelgrote steden in Europa, zoals bijvoorbeeld Parijs en Rotterdam, hanteert men bovendien geen aparte dienstregelingen voor schoolvakanties, wat de duidelijkheid van een dienstregeling toch ten goede

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *La STIB mesure continuellement le nombre de voyageurs sur son réseau. La demande enregistre une baisse significative durant les courtes périodes de vacances, alors que la fréquence diminue d'environ 10%.*

La fréquence ne diminue toutefois pas dans les mêmes proportions sur toutes les lignes. De ce fait, les horaires de certaines lignes utilisées intensivement par les écoliers sont davantage adaptés. L'offre sur les lignes dont la fréquence est peu élevée n'est pas modifiée.

Chaque arrêt de la STIB affiche les horaires dans leur intégralité, dans des couleurs contrastées.

Le choix de modifier l'horaire durant les vacances scolaires est surtout guidé par des impératifs financiers. La suppression des horaires de vacances exigerait une augmentation de la dotation de l'ordre de 10 millions d'euros environ.

komt!

Hebt u ooit onderzocht of de vraag naar openbaar vervoer tijdens de korte schoolvakanties wel degelijk afneemt? Werden de aparte dienstregelingen voor de schoolvakanties al eens geëvalueerd? Wordt er flexibel omgesprongen met deze maatregel? Past de MIVB bijvoorbeeld vooral de dienstregeling aan op lijnen die door een groot aantal schoolkinderen worden gebruikt en veel haltes hebben aan middelbare scholen?

Is er aandacht voor de duidelijkheid en de leesbaarheid van de dienstregelingen? Waar moeten mensen te weten komen wanneer er een schoolvakantie is? Is het haalbaar om tijdens korte schoolvakanties de normale dienstregeling te handhaven?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De MIVB meet voortdurend het aantal reizigers op haar net. Daaruit blijkt dat de vraag duidelijk afneemt tijdens korte schoolvakanties zoals de krokus- of herfstvakantie, terwijl de frequentie daalt met ongeveer 10%. We stellen vast dat de bezettingsgraad van de voertuigen niet hoger ligt tijdens de schoolvakanties.

De frequentie daalt overigens niet op alle lijnen in even grote mate. Zo zijn er lijnen die intensief gebruikt worden door scholieren, zoals bijvoorbeeld lijnen 28 en 45. Bijgevolg zijn de aanpassingen aan de dienstregeling voor die lijnen ingrijpender. Het aanbod op lijnen die al een lage frequentie hebben, zoals lijnen 22, 72 of 98, wordt niet aangepast.

Aan alle MIVB-haltes hangen trouwens complete dienstregelingen die een volledig overzicht bieden voor elke dag van het jaar. De uurroosters zijn duidelijk opgesteld in contrasterende kleuren, zodat ze makkelijk consulteerbaar zijn.

De keuze voor een aangepaste dienstregeling in de schoolvakanties heeft vooral financiële redenen. Het verschil in kostprijs tussen de toepassing van de basisfrequentie (gele dienstregeling) en de dienstregeling van de korte schoolvakanties (witte dienstregeling) bedraagt 1,1 miljoen euro per week.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

**concernant "l'incidence sur le métro des
projets de la Ville de Bruxelles pour le
Heysel".**

Mme la présidente.- La parole est à Mme Els Ampe.

Mme Els Ampe (*en néerlandais*).- *Le réaménagement du Heysel progresse, bien que les plans de la Ville de Bruxelles et ceux de la Région ne concordent pas entièrement.*

Ce projet soulève néanmoins des questions de mobilité et d'accessibilité. La création d'un palais des congrès prévue dans l'accord du gouvernement aura inévitablement une incidence sur la mobilité. Au cours d'une réunion d'information, l'échevin de la Mobilité à la Ville de Bruxelles a assuré aux riverains que le projet ne générera aucun problème. Il souhaite doubler, voire tripler la fréquence du métro au Heysel afin de favoriser la liaison avec le site et ses nouveaux aménagements. Il estime, en outre, que la prolongation du métro est tout à fait réalisable.

La prolongation du métro est-elle réalisable techniquement? Avez-vous eu une concertation avec l'échevin de la Mobilité sur ce point? Le développement du Heysel est fondamental pour la Région bruxelloise, il importe que vous vous impliquiez dans ce dossier.

L'augmentation de la fréquence est-elle envisageable au Heysel? Quelles sont les conséquences en termes de budget? Quel est le

Met andere woorden, de afschaffing van de aparte dienstregeling zou jaarlijks een bijkomende dotatie van ongeveer 10 miljoen euro vergen. In de huidige financiële context is dat niet mogelijk.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de impact van de Heizelplannen van de Stad Brussel op de metro".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- De herinrichting van de Heizel krijgt stilaan vorm, al is het maar de vraag of dat op de goede manier gebeurt. Zo zijn de plannen van de stad Brussel niet volledig in overeenstemming met het regeerakkoord van het Brussels Gewest. In het regeerakkoord is er immers geen sprake van woningen en kantoren op de Heizel. Er was wel sprake van een klein winkelcentrum, maar de stad Brussel wil een mastodont met een oppervlakte van 100.000 m² neerpoten.

Het project bevindt zich in een vergevorderd stadium. Getuige daarvan een architectuurwedstrijd voor het project Neo. Wie een voorstel wil indienen voor de ontwikkeling van 67 hectare van de Heizelvlakte, dient volgens de stad Brussel de volgende elementen op te nemen in het plan: een congrescentrum met 3.500 plaatsen, logies, een winkelcentrum, een concertzaal met 10.000 plaatsen en een administratief centrum. Er zijn al enkele klinkende namen die meedingen.

Er rijzen echter ook vragen over de mobiliteit en de toegankelijkheid van de Heizel. Het congrescentrum, dat wordt vermeld in het regeerakkoord en waarover er een consensus bestaat, zal onvermijdelijk een impact hebben op de

*délaï nécessaire pour la réalisation de ces plans ?
Pouvez-vous nous éclairer sur la prolongation de
la ligne de métro ? Quelle est votre opinion sur la
question dans son ensemble ?*

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *L'échevin de la Mobilité de la Ville de Bruxelles m'informe régulièrement, notamment à propos des perspectives d'avenir. La Région est elle-même impliquée dans certaines évolutions sur le plateau du Heysel.*

D'un point de vue technique, l'augmentation de la fréquence de la ligne de métro 6 au plateau du Heysel ne devrait pas poser de problèmes. La suppression du virage de l'ancienne ligne 1A à Beekkant permet une augmentation significative de la fréquence vers le Heysel. Le plateau du Heysel est actuellement desservi par l'ensemble de la ligne 6. Il serait possible de permettre aux métros de la ligne 2 de continuer jusqu'aux stations Heysel et Roi Baudouin, ce qui reviendrait à doubler l'offre.

mobilité. Tijdens een informatievergadering over het Neoproject op 26 oktober verzekerde de Brusselse schepen Ceux de buurtbewoners dat het bouwproject geen mobiliteitsproblemen zou veroorzaken. Volgens hem zou het gemakkelijk haalbaar zijn om twee tot drie maal zoveel metro's te laten stoppen in de metrostations op de Heizel. Hij vindt dat nodig om een goede verbinding te creëren met de nieuwe woningen, kantoren, het winkelcentrum, het congrescentrum, de evenementenhal, het multifunctionele stadion, de recreatiemogelijkheden enzovoort. Het verlengen van de metro zou volgens de heer Ceux ook geen probleem zijn.

Is dat allemaal technisch mogelijk? Hoeveel zou het kosten? Ik hoop dat de Brusselse schepen van Mobiliteit contact heeft opgenomen met u over zijn plannen. Kunt u dat bevestigen? De ontwikkeling van de Heizel is ook belangrijk voor het Brussels Gewest. U moet bij het dossier worden betrokken.

Is het mogelijk om meer metro's naar de Heizel te laten rijden? Welke gevolgen heeft dat voor de begroting? Zijn er technische problemen? Hoeveel tijd zou de realisatie van de plannen in beslag nemen? Kunt u het verlengen van de metrolijn toelichten? Is dat snel haalbaar? Wat is uw mening over de hele kwestie?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik heb goede contacten met de schepen voor Mobiliteit van de stad Brussel, die mij regelmatig inlicht, ook over de toekomstperspectieven. Ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf is betrokken bij een aantal evoluties op het Heizelplateau.

Vanuit louter technisch standpunt zou de verhoging van de frequentie op metrolijn 6 aan het Heizelplateau geen specifieke problemen opleveren. Zo werd sinds de sluiting van de kleine metroring, het keerpunt op de oude lijn 1A aan station Beekkant afgeschaft, wat in principe een aanzienlijke frequentieverhoging mogelijk maakt op het traject naar de Heizelvlakte. De Heizelvlakte wordt momenteel over de hele lijn bediend door metrolijn 6 (tussen Beekkant en Koning Boudewijn) en een gedeelte van lijn 2 (tussen Beekkant en Simonis-Leopold II) dat in feite een

En outre, le flux de voyageurs engendré par les nouvelles activités apparaîtrait principalement en dehors des heures de pointe, ou aux heures de pointe dans la direction la moins fréquentée. Les rames de métro desservant le Heysel ont donc une certaine capacité de réserve.

À plus long terme, l'automatisation du métro devrait permettre une augmentation de la fréquence jusqu'à une rame toutes les 90 secondes. Actuellement, en heure de pointe, la capacité du métro vers le plateau du Heysel s'élève à dix rames - soit 7.040 places - par heure. Si toutes les rames de la ligne 2 roulaient jusqu'au Heysel ou Roi Baudouin, l'offre passerait à 20 rames par heure. Après une éventuelle automatisation, ce nombre pourrait passer à 40 rames par heure.

L'augmentation de la fréquence est conditionnée à :

- l'achat par la STIB de nouvelles rames de métro, car le parc actuel est entièrement utilisé en heure de pointe ;
- la construction de nouveaux dépôts pour l'entretien des nouvelles rames de métro, étant donné que l'ancien est déjà saturé.

Il est prématuré, à ce stade, d'établir un financement détaillé pour ces mesures. Nous pourrions entamer des études pour déterminer le coût dès que le sort du Heysel sera connu.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Ampe.

gedeeltelijke dienst is van lijn 6.

Het zou perfect kunnen om de metrostellen van lijn 2 verder te laten rijden tot de stations Heizel en Koning Boudewijn. Dat zou neerkomen op een verdubbeling van het aanbod. Bovendien zou de reizigersstroom ten gevolge van de nieuwe activiteiten zich vooral voordoen buiten de spitsuren (toegang tot winkels en spektakelzaal) of tijdens de spitsuren maar dan in de minst drukke richting ('s ochtends richting centrum, 's avonds richting rand). De metrostellen voor de bediening van de Heizel hebben ook een zekere reservecapaciteit.

Op langere termijn zal de automatisering van de metro, die momenteel onderzocht wordt, de frequentie nog kunnen verhogen tot één metrostel om de negentig seconden. De capaciteit van de metro voor de Heizelvlakte bedraagt nu tijdens de spitsuren 10 metrostellen of ongeveer 7.040 plaatsen per uur. Als alle stellen op lijn 2 ook tot de haltes Heizel of Koning Boudewijn reden, zou het aanbod oplopen tot 20 stellen of 14.080 plaatsen per uur. Na de eventuele automatisering van de metro, zou dat zelfs stijgen tot 40 stellen of 28.160 plaatsen per uur, een verviervoudiging dus van de huidige capaciteit.

Uiteraard moet er aan een aantal voorwaarden voldaan zijn voor deze verhoging van de frequentie:

- de aankoop door de MIVB van nieuwe metrostellen; nu zijn tijdens de spitsuren alle beschikbare stellen in gebruik;
- de bouw van nieuwe stel- en onderhoudsplaatsen voor die nieuwe metrostellen, aangezien de huidige stelplaatsen verzadigd zijn.

In dit stadium is het voorbarig om een gedetailleerde financiering vast te leggen voor deze maatregelen. Het spreekt voor zich dat het veel geld kost om extra metrostellen aan te kopen. Ook het gebruik van de metrostellen kost geld. Het is echter nog te vroeg voor een kostenraming. Pas wanneer volledig duidelijk is wat er met de Heizel gaat gebeuren, kunnen we studies uitvoeren om de kosten nauwkeurig in kaart te brengen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mme Els Ampe (*en néerlandais*).- *Vous envisagez une automatisation du métro. Qu'en est-il précisément ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Nous envisageons d'automatiser les lignes 2 et 6. Nous n'en sommes cependant qu'à la phase d'étude.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

**concernant "l'utilisation des quads à
Bruxelles".**

Mme la présidente.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Le développement de l'utilisation du quad en ville remporte un certain succès. En effet, en moins de trois ans, leur nombre aurait doublé à Bruxelles selon les chiffres de la DIV (Direction pour l'immatriculation des véhicules).

Cependant, ces véhicules sont loin de faire l'unanimité, surtout lorsqu'ils sont utilisés en ville, principalement eu égard aux dangers qu'ils représentent et aux nuisances qu'ils engendrent. Sont notamment évoqués le bruit excessif, mais surtout le comportement parfois dangereux des conducteurs de quads.

Les autorités communales sont conscientes du problème, notamment ressenti par les riverains, et la Conférence des bourgmestres a récemment

Mevrouw Els Ampe.- Het doet me plezier dat u al nadenkt over wat er zal gebeuren wanneer de Heizel wordt ontwikkeld. Ik onthoud ook dat u een automatisering van de metro overweegt. Ik vermoed dat het hele metronet dan zal worden geautomatiseerd, en niet enkel lijn 6. Of hoe zit dat precies?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- We overwegen om twee zeer belangrijke metrolijnen te automatiseren, namelijk lijn 2 en lijn 6. Het plan bevindt zich echter nog in een studiefase. Ik verwijs naar geautomatiseerde metrolijnen in andere wereldsteden. Automatisering kan de performantie van een metronetwerk verhogen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "het gebruik van quads in
Brussel".**

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *De quad is erg populair in de stad. Volgens de Directie Inschrijving Voertuigen (DIV) is het aantal quads in Brussel op drie jaar tijd verdubbeld. Deze voertuigen maken heel wat lawaai en veel bestuurders houden er een gevaarlijke rijstijl op na.*

Daarom besliste de conferentie van burgemeesters onlangs om deze voertuigen te verbieden in het Brussels Gewest. Zodra de politiereglementen aangepast zijn, zal dit verbod gelden in 18 van de 19 gemeenten.

Er schijnen echter juridische bezwaren te zijn. Federmoto vraagt een nationaal controlebeleid om te voorkomen dat diegenen die zich wel aan de Wegcode houden ook gestraft zouden worden.

requis l'interdiction de ces engins en Région bruxelloise. Ainsi, cette interdiction devrait être appliquée sur 18 des 19 communes dès que l'ensemble des règlements de police auront été modifiés en ce sens.

Cependant, des obstacles juridiques semblent exister. Notamment, Federmoto demande l'abandon de pratiques ponctuelles au profit d'une politique de contrôle au niveau national, afin que ceux dont la conduite est jugée en infraction avec le Code de la route ou irrespectueuse pour le voisinage.

Quelle est la position de la Région dans ce dossier relatif à l'interdiction des quads à Bruxelles ? Soutenez-vous la décision des bourgmestres ? Une concertation entre la Région et les communes a-t-elle eu lieu ou est-elle prévue ?

Par ailleurs, il nous revient que le secrétaire d'État en charge de la Mobilité au niveau fédéral aurait donné instruction au SPF Mobilité d'élaborer un nouveau panneau de circulation permettant d'interdire l'accès des quads à certaines zones sensibles.

Avez-vous eu connaissance de cette initiative ? Des contacts entre votre administration et l'administration fédérale ont-ils été pris concernant cette interdiction des quads en général et l'installation de ces panneaux en particulier ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Tout d'abord, il est important de souligner qu'au vu de la législation actuelle, la Région n'est pas compétente pour prendre des mesures envers les quads. En effet, des obstacles juridiques empêchent les quads d'être l'objet d'interdictions spécifiques. D'aucuns estiment actuellement dans le chef des pouvoirs locaux qu'il faut prendre des mesures contre l'utilisation abusive des quads. Toutefois, les communes ont également dû se rendre compte qu'il n'est pas facile d'instaurer une interdiction générale.

Le secrétaire d'État fédéral en charge de la Mobilité a en effet donné à son administration pour mission de vérifier s'il est possible de répondre aux demandes des communes moyennant une modification du Code de la route. Bien

Wat vindt het gewest van het verbod? Steunt u de beslissing van de burgemeesters? Plant u overleg tussen het gewest en de gemeenten?

De federale staatssecretaris voor Mobiliteit zou de FOD Mobiliteit gevraagd hebben een nieuw verkeersbord uit te werken waarmee quads verboden kunnen worden in bepaalde zones.

Wist u dit? Heeft uw administratie hierover contact gehad met de federale administratie?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Met de huidige regelgeving is het gewest niet bevoegd om quads te verbieden. Juridisch gezien is het bovendien moeilijk om een specifiek quadverbod in te voeren.*

Sommige gemeenten hebben regels uitgevaardigd om overmatig gebruik aan banden te leggen, maar een algemeen verbod is niet gemakkelijk in te voeren.

De federale staatssecretaris voor Mobiliteit heeft zijn administratie de opdracht gegeven na te gaan of een aanpassing van de Wegcode een oplossing kan bieden voor de vraag van de gemeenten. Het gewest zal zijn advies kenbaar maken in het kader van de betrokkenheidsprocedure van de gewesten.

évidemment, la Région remettra un avis à ce sujet, dans le cadre de la procédure d'association des Régions. Je ne puis, à ce stade, vous informer de la teneur de l'avis de la Région bruxelloise.

À ce jour, aucune concertation spécifique avec les communes n'a eu lieu. Dès lors qu'une base légale aura été établie, et s'il existe une volonté manifeste d'instaurer une interdiction générale, je ferai en sorte d'organiser une concertation nécessaire pour procéder à la mise en place d'une signalisation lisible et cohérente.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

**concernant "les ruptures de charges sur le
réseau de la STIB".**

Mme la présidente.- La parole est à Mme Viviane Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Depuis plusieurs années, la STIB a entrepris une vaste opération de transformation de son réseau. Pour ce faire, de nombreuses lignes ont été modifiées, créées ou supprimées. Ces changements ne se sont pas produits dans les meilleures conditions pour l'utilisateur, puisque de nombreux voyageurs ne s'y sont toujours pas familiarisés. La réforme du réseau s'est également caractérisée par une systématisation des ruptures de charge, initialement censées améliorer la vitesse commerciale sur le réseau de la STIB.

À l'analyse, on se rend donc compte que cette modification n'a pas vraiment produit l'effet escompté, et que les ruptures de charge imposent des désagréments à beaucoup d'usagers. Au premier rang desquels l'on trouve les voyageurs (des femmes, le plus souvent...) avec des poussettes ou des enfants, et les personnes à mobilité réduite, qui doivent se débrouiller dans le dédale des

Over dat advies kan ik u vandaag nog niets zeggen.

Er is met de gemeenten nog geen overleg gepleegd over deze kwestie. Zodra er een juridische basis is en er een algemene consensus bestaat voor de invoering van een algemeen verbod zal ik voor overleg zorgen zodat de verkeersborden correct worden geplaatst.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de onderbrekingen op het
MIVB-net".**

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Sinds enkele jaren werkt de MIVB aan een grote herstructurering van haar net. Heel wat lijnen werden gewijzigd of afgeschaft en nieuwe lijnen werden ingesteld. Die wijzigingen zijn echter niet in de beste omstandigheden voor de gebruiker doorgevoerd. Heel wat reizigers zijn nog altijd niet met de nieuwe regeling vertrouwd.*

De herstructurering wordt gekenmerkt door een systematische onderbreking van de lijnen, terwijl ze oorspronkelijk tot doel had de commerciële snelheid op het MIVB-net te verhogen.

Die maatregel heeft dus niet het verwachte resultaat opgeleverd en zorgt voor heel wat ongemak bij de reizigers, zoals tijdverlies, veiligheid bij het overstappen, enzovoort.

Ook de regelmatigheid van de dienstverlening kan beter.

transports publics bruxellois.

D'autres inconvénients peuvent également être relevés, comme les irrégularités et l'inconstance entre les correspondances, qui entraînent problèmes de sécurité et pertes de temps pour des voyageurs souvent pressés.

Une analyse concrète a-t-elle été réalisée ? Le cas échéant, quelles en sont les conclusions ? Des mesures correctrices ont-elles été prises ? Dans l'affirmative, lesquelles et quand seront-elles appliquées ?

Dans la négative, comptez-vous dresser rapidement un bilan du fonctionnement de ces ruptures de charges ? En fonction des résultats, pourriez-vous envisager de les adapter, voire de les supprimer ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Mme Teitelbaum, les plans directeurs Tram et Bus, mis progressivement en oeuvre entre 2006 et 2009, visent essentiellement à améliorer le service offert aux clients, notamment via une meilleure régularité des lignes de surface. C'est dans ce contexte que l'itinéraire de plusieurs lignes a été raccourci, afin d'améliorer la ponctualité et la fiabilité du service sur certains tronçons majeurs du réseau.

Il est vrai que cette mesure a engendré pour certains clients des correspondances supplémentaires. Dans ce cas, la STIB s'efforce d'organiser ces correspondances de la manière la plus confortable possible. J'admets qu'il reste du travail à accomplir. La STIB a la ferme volonté de le faire.

Avec l'accord du gouvernement régional, certaines adaptations au projet initial approuvé en juillet 2005 ont été effectuées afin de diminuer ces ruptures de charge. Ainsi, la ligne de tram 97 a été prolongée vers le Dieweg, le terminus de la ligne de bus 89 a été déplacé de Pannenhuis à Bockstael et la ligne 43 a été prolongée du square des Héros à l'Observatoire d'Uccle. De plus, la STIB a maintenu sous leur forme actuelle les lignes de bus 45 à Evere, et 50 à Forest, afin de ne pas imposer un transit supplémentaire aux habitants de ces communes.

Is er een concrete analyse uitgevoerd? Wat zijn de conclusies? Zijn er correctieve maatregelen genomen? Wanneer zullen die van toepassing worden? Bent u van plan de onderbrekingen aan te passen of af te schaffen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De richtplannen voor trams en bussen, die geleidelijk aan zijn ingevoerd tussen 2006 en 2009, zijn hoofdzakelijk bedoeld om de dienstverlening te verbeteren, met name door het openbaar vervoer regelmatig te laten rijden. Daartoe werden een aantal lijnen gesplitst. Die maatregel leidt ertoe dat reizigers vaker moeten overstappen, maar de MIVB probeert dat in zo comfortabel mogelijke omstandigheden te laten gebeuren.*

Er werd beslist om een aantal wijzigingen aan de oorspronkelijke plannen in te voeren om overstappen te vermijden. Zo werd tramlijn 97 verlengd tot Dieweg, de eindhalte van bus 89 werd verplaatst van Pannenhuis naar Bockstael, enzovoort.

De MIVB heeft een werkgroep opgericht die een actieplan moet opstellen om de overstappen beter te stroomlijnen en de rittijden te beperken, met onder meer aandacht voor de uurroosters.

De MIVB is het actieplan geleidelijk aan in de praktijk aan het brengen, te beginnen met strategische locaties als Heembeek en Roodebeek. De eerste resultaten zijn zeer positief. Beetje bij beetje worden er corrigerende maatregelen genomen.

La STIB a en outre constitué un groupe de travail, chargé d'élaborer un plan d'action visant à améliorer l'ensemble du processus de gestion des correspondances, en réduisant au maximum le temps de parcours des clients. Ce plan concerne notamment la planification des horaires, les outils de gestion du trafic en temps réel, la sensibilisation des conducteurs, l'information à la clientèle et les aménagements à prendre en compte lors de la conception de nouveaux pôles d'échanges.

La STIB met progressivement en oeuvre ce plan d'action en des lieux stratégiques du réseau, en commençant par les pôles de Heembeek et Roodebeek. Les premières analyses montrent des résultats très encourageants. Des mesures correctrices seront toutefois apportées peu à peu, afin d'améliorer encore le dispositif.

Citons, par exemple, le remplacement des signaux transit, dont le rôle est d'avertir les conducteurs de l'arrivée imminente d'un autre véhicule en correspondance, par un nouveau modèle plus performant. En outre, la STIB teste actuellement un nouveau logiciel de gestion du trafic en temps réel sur son réseau, ce qui offrira également de belles perspectives d'amélioration de la gestion des correspondances.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Je remercie Madame la ministre, car ceci est vraiment encourageant. Il arrive encore que des bus prennent du retard et vous lâchent ; l'heure passe, vous manquez vos correspondances et devez terminer votre itinéraire à pied.

Il est important de remédier à ce qui a été mis en place sous la législature passée. Nous suivrons la question. À votre niveau, il serait intéressant de disposer d'une évaluation en commission à ce sujet.

- *L'incident est clos.*

(M. Philippe Close, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

Het systeem dat chauffeurs moet waarschuwen dat er een ander voertuig in aantocht is waarop kan worden overgestapt, wordt bijvoorbeeld gemoderniseerd. De MIVB test ook nieuwe verkeerssoftware die het mogelijk moet maken om sneller over te stappen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Uw antwoord is bemoedigend. Het is nooit leuk als je moet overstappen en de volgende bus maar niet wil komen.*

Het is goed dat u maatregelen neemt om de plannen van de vorige regeerperiode bij te sturen. Het zou interessant zijn om een evaluatie voor te stellen.

- *Het incident is gesloten.*

(De heer Philippe Close, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

**QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK
LOOTENS-STAEL**

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

**concernant "les problèmes de mobilité
auxquels l'UZ de Jette est confronté".**

M. le président.- En l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est lue par Mme Greet Van Linter.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Monsieur le président, j'avais déposé une demande d'interpellation sur le même sujet, qui a été refusée parce que M. Lootens-Stael avait déjà déposé une question similaire. Cette question a déjà été reportée à trois reprises en raison de l'absence de l'auteur.*

J'ai signalé ce problème lors du Bureau élargi et le représentant du Vlaams Belang a préféré se taire. Ce sujet fait aujourd'hui l'objet d'une question orale, alors que quatre personnes au moins auraient aimé interpellier la ministre sur le sujet. Mme Van Linter peut poser la question aujourd'hui, alors que le règlement m'oblige à attendre quatre mois avant de pouvoir faire la même chose.

M. le président (en néerlandais).- *Je suis d'accord avec vous. Il s'agit malheureusement d'une décision du Bureau élargi. Je ne manquerai pas de lui transmettre vos remarques.*

La parole est à Mme Van Linter.

Mme Greet Van Linter (en néerlandais).- *Le mardi de la semaine de la mobilité en septembre dernier, l'UZ Brussel avait mis en place un système de navette pour attirer l'attention des autorités et des médias sur le problème de mobilité auquel il est confronté depuis des années.*

Les autorités flamandes et bruxelloises se renvoient la responsabilité de ce manque d'accessibilité en transport public. Étant donné qu'il s'agit d'un

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de mobiliteitsproblemen
waarmee het UZ te Jette te maken heeft".**

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

Mevrouw Annemie Maes.- Mijnheer de voorzitter, ik wilde hierover ook een interpellatie indienen in september, maar dat verzoek werd afgewezen omdat de heer Lootens een gelijkaardige vraag had ingediend. Ik heb dat toen aanvaard, maar die vraag is nu al drie keer uitgesteld wegens afwezigheid van de heer Lootens.

Ik heb dit aangekaart tijdens het Uitgebreid Bureau en de aanwezige vertegenwoordiger van Vlaams Belang heeft daarbij gezwegen. Nu gaat het om een mondelinge vraag, terwijl er zeker vier mensen zijn die de minister over dit onderwerp hadden willen interpellieren. Dat is jammer, want mevrouw Van Linter kan nu de vraag stellen, terwijl ik volgens het reglement drie maanden moet wachten voor ik hetzelfde kan doen. Ik betreurt deze vertraging.

De voorzitter.- Ik ben het met u eens, maar helaas is dit een beslissing van het Uitgebreid Bureau. Ik zal uw opmerkingen zeker doorgeven aan het Uitgebreid Bureau.

Mevrouw Van Linter heeft het woord.

Mevrouw Greet Van Linter.- Tijdens de autoluwe week van 21 tot 25 september kaartte het Universitair Ziekenhuis te Jette aan dat het sedert jaren kampt met een mobiliteitsprobleem. De beloofde metrolijnen naar het ziekenhuis komen er niet, de tramlijnen laten op zich wachten en de buslijnen bedienen het ziekenhuis stiefmoederlijk. Door zelf op de autoluwe dinsdag van 22 september een pendelbus in te leggen, die tijdens de spitsuren druk over en weer reed tussen

hôpital universitaire bruxellois, qui se situe sur le territoire bruxellois et dispense des soins à des milliers de Bruxellois, cette question devrait être réglée par les autorités régionales.

Alors que la Région de Bruxelles-Capitale repousse par tous les moyens l'automobile en dehors de la ville, je m'étonne que le gouvernement en arrive presque à contraindre les patients de l'UZ Brussel de s'y rendre en voiture.

Pouvez-vous expliquer la position du gouvernement ? Pourquoi ce fossé entre la politique de mobilité générale et la situation concrète de l'UZ Brussel ? Pourquoi l'hôpital est-il aussi mal desservi par les transports en commun ? Faut-il y voir un jeu communautaire ? Quelles mesures prendrez-vous pour résoudre le problème, et dans quel délai ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *L'UZ Brussel est desservi par les lignes de bus 13, 14, 53 et 84, ce qui est remarquable pour un lieu situé à la limite de la Région. Le bus 53 relie l'UZ Brussel à la gare de Jette. En raison du mauvais état du revêtement routier et de l'impossibilité pour les bus d'effectuer un demi-tour sur la place Cardinal Mercier, les arrêts du bus 53 ont été déplacés vers l'avenue Secrétin, dans l'attente de travaux d'aménagement. La distance jusqu'à la gare est de 200 mètres.*

Mieux desservir l'UZ Brussel en transport en

de universitaire instelling en het station van Jette, poogde het ziekenhuis de aandacht van overheid en media op dit probleem te vestigen.

Volgens het ziekenhuis zouden de Vlaamse en Brusselse overheid de verantwoordelijkheid voor het ontbreken van voldoende verbindingen op elkaar afschuiven door te stellen dat het om een Brussels ziekenhuis gaat, respectievelijk dat het om een Vlaams ziekenhuis gaat. Het Universitair Ziekenhuis van Jette maakt deel uit van één van de Brusselse universiteiten, bevindt zich op Brussels grondgebied en verstrekt jaarlijks zorgen aan duizenden Brusselaars, in twee en zelfs meer talen. Mobiliteit is bovendien bij mijn weten nog steeds een gewestelijke bevoegdheid.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt met man en macht de auto uit de stad geweerd, ten voordele van het openbaar vervoer, de fiets en andere alternatieve vervoermiddelen. Het verbaast me dan ook dat de regering de patiënten van het UZ Brussel er bijna toe dwingt zich met de auto naar het ziekenhuis te begeven.

Kunt u het regeringsstandpunt toelichten? Vanwaar de discrepantie tussen het algemene mobiliteitsbeleid en de praktische situatie van het UZ Brussel? Hoe komt het dat het ziekenhuis zo slecht wordt bediend door het openbaar vervoer? Wordt er een communautair spelletje gespeeld, zoals de leiding van het ziekenhuis suggereert? Welke maatregelen zult u nemen om het probleem op te lossen? Binnen welke termijn hoopt u ze te realiseren?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het UZ Brussel wordt bediend door buslijnen 13, 14, 53 en 84. Dat is opmerkelijk voor een plaats die aan de grens van het Brussels Gewest ligt. Bus 53 verbindt het UZ Brussel met het station van Jette. Omdat het wegdek zo slecht is en de bussen niet kunnen draaien op het Kardinaal Mercierplein, waardoor het onmogelijk is om ze aan de tramhaltes te laten stoppen, werden de haltes van bus 53 verplaatst naar de Secrétinlaan, in afwachting van aanpassingswerken. De wandelafstand naar het station bedraagt 200 meter of zo'n drie minuten. Ik heb dat zelf ter plaatse vastgesteld. Als het regent,

commun fait partie des priorités du gouvernement bruxellois et figure dans le contrat de gestion de la STIB.

La Région a réalisé une étude d'impact, qui a conclu en faveur de l'aménagement d'une ligne de tram 9 en site propre, au départ de Simonis. Le gouvernement veut concrétiser ce projet au cours de la législature actuelle. Par ailleurs, un transfert est prévu sur cette ligne entre le réseau RER et celui de la STIB, au niveau de l'avenue de l'Exposition universelle.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Linter.

Mme Greet Van Linter (en néerlandais).- *Il est important d'améliorer l'accessibilité de l'hôpital en transport en commun, tant pour les patients que pour le personnel.*

Je suppose que le RER se fera attendre encore longtemps. Pouvez-vous donner une date concrète concernant la réalisation de la ligne de tram 9 ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Nous inaugurons demain deux gares RER, la Gare de l'Ouest et Simonis. Quant à la ligne de tram 9, elle est prévue pour cette législature.*

is dat natuurlijk niet leuk, maar het is echt niet ver. Een betere bediening van het UZ Brussel door het openbaar vervoer maakt deel uit van de prioriteiten van de Brusselse regering, zoals voorzien in de regeringsverklaring, en staat ook in het beheerscontract van de MIVB.

Daarom heeft het Brussels Gewest een impactstudie gedaan waarbij als oplossing een tramlijn nummer 9 in eigen bedding uit de bus kwam. De lijn vertrekt van het station Simonis en de regering wil het project nog tijdens deze regeerperiode concretiseren. Op de lijn wordt een overstappunt tussen het GEN (lijn Dendermonde - Denderleeuw - Aalst) en het MIVB-net gepland op de Wereldtentoonstellingslaan.

De vooruitzichten voor het UZ Brussel zijn goed. We beseffen wel degelijk wat het ziekenhuis voor het Brussels Gewest betekent. Er werken veel mensen. In de buurt van het UZ Brussel is ook een heel belangrijke woonwijk ontstaan. We moeten voldoende aandacht besteden aan de mobiliteit in dat deel van het Brussels Gewest.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Linter heeft het woord.

Mevrouw Greet Van Linter.- Het is niet alleen voor de patiënten belangrijk dat het ziekenhuis vlot bereikbaar is met het openbaar vervoer, maar ook voor de werknemers. Dit is een van de grootste obstakels voor het ziekenhuis om personeel te vinden en te houden. Het ziekenhuis is slecht bereikbaar en wordt voornamelijk bediend door bussen, die lijden onder de files.

U had het over tramlijn 9. Daar wordt al lang over gesproken. Deze regeerperiode eindigt in 2014. Ik vermoed dat het GEN nog langer op zich zal laten wachten. Kunt u een concrete datum geven voor de realisatie van tramlijn 9?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Morgen worden er twee GEN-stations ingehuldigd, namelijk Weststation en Simonis. Er zullen dus treinen stoppen in Simonis, waar men bus 13 of 14 naar het UZ Brussel kan nemen. Een stukje van het GEN is dus al klaar. We zijn van plan om nog tijdens deze regeerperiode tramlijn 9 te realiseren.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

**concernant "la nouvelle piste cyclable le long
du canal et le réaménagement de la Porte de
Ninove".**

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *L'itinéraire cyclable régional longtemps attendu qui doit relier le Nord et le Sud de Bruxelles en longeant le canal compte un jalon de plus, puisqu'il est désormais possible d'effectuer le trajet entre le Pont Saintelette et la Porte de Ninove sur une large piste cyclable, séparée de la route.*

Certains manquements méritent malheureusement d'être relevés. Ainsi, cette piste cyclable ne se distingue pas suffisamment du trottoir ou des bandes de stationnement, puisqu'elle n'est pas peinte dans une autre couleur. Les panneaux de signalisation légaux qui doivent indiquer qu'il s'agit d'une piste cyclable font également défaut.

Il n'est pas clairement mentionné s'il s'agit d'une piste à sens unique ou à double sens. Les accès d'entrée et de sortie vers les rues adjacentes sont insuffisants et difficilement praticables, ce qui oblige les cyclistes à effectuer des manœuvres dangereuses entre les véhicules stationnés.

S'agit-il d'une piste cyclable à sens unique ou à double sens? Comptez-vous aménager davantage de liaisons avec les rues adjacentes? Comment empêchez-vous le parking sauvage?

D'autres problèmes sont à signaler, comme la présence d'arbres qui gênent l'accès à la piste cyclable, l'absence de passages pour piétons ou des

De studies zijn al van start gegaan.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "het nieuwe fietspad aan het
kanaal en de heraanleg van de
Ninoofsepoort".**

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Voortaan kan je vanaf de Saintelettebrug tot aan de Ninoofsepoort op een breed fietspad rijden, dat bovendien gescheiden is van de weg, waardoor ook de niet al te ervaren fietser op zijn tweewieler zal durven stappen. Dit fietspad kadert in de lang verwachte gewestelijke fietsroute die het noorden van Brussel verbindt met het zuiden langs het kanaal. Ik ben dan ook opgetogen dat er na jaren weer een ontbrekend stuk van deze fietsroute is aangelegd en dat er in dit gewest wel degelijk geïnvesteerd wordt in duurzame mobiliteit.

Alleen is het wel jammer dat het nieuwe fietspad gebreken heeft. De herkenbaarheid van het fietspad laat te wensen over. Het fietspad bestaat volledig uit grijze asfalt die nauwelijks te onderscheiden is van het voetpad of de parkeerstroken. In Vlaanderen en tal van buitenlandse steden worden de fietspaden systematisch rood of soms groen gekleurd voor de herkenbaarheid. Ook de wettelijk vereiste borden die aanduiden dat dit een fietspad is, ontbreken, net als op de grond geschilderde signalisatie. Dat heb ik vanochtend nog zelf vastgesteld.

Het is ook onduidelijk of het een tweerichtingsfietspad is, aangezien er op bepaalde plaatsen een verbodsbord staat. Vanochtend stond er in ieder geval nog een ter hoogte van de Vlaamse Poort. Er zijn geen of onvoldoende op- en afritten

portions de trottoir trop étroites.

Ces observations, qui concernent tant les cyclistes que les piétons, seront-elles prises en compte lors du réaménagement de la Porte de Ninove ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Le tronçon entre le Pont Saintelette et la Porte de Ninove est encore en chantier, ce qui explique les manquements en question.*

Une bande étroite d'un mètre est réservée aux piétons. Elle n'est pas idéale, car elle est jonchée d'obstacles divers. Il ne nous a pas semblé opportun de séparer les piétons des cyclistes sur cette partie du trajet. Un panneau de signalisation indiquera qu'il s'agit d'une zone partagée. Aucun logo de vélo ne figurera au sol, pour éviter toute confusion. Cette situation, due à un manque de place, n'est certes pas idéale. Un projet de trottoir en encorbellement au-dessus du canal, n'a pas été retenu. Un encorbellement est par contre prévu sur l'autre rive du canal.

Des panneaux de signalisation D10 seront placés à la fin du chantier. Il s'agira donc bien d'un trottoir partagé que les cyclistes pourront emprunter dans les deux directions. À chaque rue transversale, un accès est prévu au même niveau. Le placement de

die aansluiten op de zijstraten. Fietsers moeten vaak tussen geparkeerde auto's manoeuvreren om de oprit van het fietspad te bereiken. De op- en afritten moeten duidelijk zijn, ook voor de autobestuurders! U kunt bijvoorbeeld paaltjes plaatsen ter beveiliging en als obstructie voor eventuele foutparkeerders. Bovendien moet de ruimte tussen deze paaltjes breed genoeg zijn voor de doorgang van bijvoorbeeld een fietskar.

Is dit fietspad nu een één- of tweerichtingsfietspad? Zult u nog extra op- en afritten creëren die aansluiten op de zijstraten? Wat zult u doen om foutparkeerders lik op stuk te geven?

Naast de vermelde gebreken zijn er nog andere problemen. Zo zijn er bomen verkeerd geplaatst, waardoor de doorgang op het voetpad bemoeilijkt wordt, ontbreken er zebrapaden, en zijn bepaalde delen van het trottoir strikt genomen te smal, zeker voor mensen met een beperkte mobiliteit.

Zult u rekening houden met deze opmerkingen, die zowel voetgangers als fietsers aangaan, bij de geplande heraanleg van de Ninoofsepoort?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het gedeelte trottoir tussen de Saintelettebrug en de Ninoofsepoort mag dan al befietsbaar zijn, de werf is nog niet helemaal afgewerkt. Dat verklaart alvast enkele van de gebreken die u aanhaalt. De signalisatie wordt bijvoorbeeld pas op het eind van een werf geplaatst.

Het stuk tussen Saintelette en Ninoofsepoort is inderdaad niet ideaal voor voetgangers. Zij beschikken daar over een smalle strook van één meter, waar bovendien obstakels op zijn geplaatst: verlichtingspalen, vuilnisbakken, bomen. Het leek ons bijgevolg niet opportuun om voetgangers en fietsers te scheiden op dit stuk van het traject. De signalisatie die zal worden geplaatst, is een D10-bord, waarbij voetgangers en fietsers dezelfde zone kunnen gebruiken. Er zullen op dit stuk dan ook geen fietslogo's worden geschilderd, om te verhinderen dat fietsers zouden vergeten dat ze de ruimte moeten delen met de voetgangers.

Dit is geen optimale situatie, zeker bij een gedeeld

demi-boules, espacées d'un mètre cinquante, limitera le stationnement abusif, tout en favorisant le passage des cyclistes et les manoeuvres des camions.

L'étude sur le réaménagement de la Porte de Ninove n'est pas encore terminée. La configuration y est totalement différente et le problème de la cohabitation entre piétons et cyclistes ne se pose pas.

Pour ce qui est de la couleur de la piste cyclable, le permis d'urbanisme a été respecté. Les passages de traversée pour les cyclistes seront marqués en rouge et la signalisation nécessaire sera mise en place pour éviter tout conflit entre les usagers de la route.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais). - *Quand le chantier sera-t-il prêt? Vous faites référence au panneau D10 et choisissez de faire utiliser le même espace par les cyclistes et les piétons. Cependant, devant la basilique de Koekelberg où il y a aussi un panneau D10, une couleur rouge signale la piste cyclable.*

Ne peut-on pas planter les arbres du côté des véhicules en stationnement? Par ailleurs, la rue Vandermaelen n'offre pas de jonction avec la piste. Y travaille-t-on?

trottoir dat potentieel vele fietsgebruikers zal hebben. Dit is echter het gevolg van plaatsgebrek. Het voorstel van de administratie om een uitgekraagd voetpad te bouwen boven het kanaal werd destijds afgewezen. Aan de andere kant van het kanaal komt er wel een uitgraving, wat de fietsers en voetgangers meer comfort zal bieden.

De nodige signalisatie (D10-borden) zal geplaatst worden bij het einde van de werf. Het gaat dus wel degelijk om een gedeeld trottoir dat de fietsers in beide richtingen mogen gebruiken. Voor elke zijstraat is er een gelijkgrondse toegang gepland. Het foutparkeren zal verhinderd worden door de plaatsing van halve bollen. Die bieden vrachtwagens die in een zijstraat willen manoeuvreren de mogelijkheid om een beetje over de afgeschafte parkeerstroken te rijden. Met paaltjes zou dat niet kunnen. Tussen de bollen zal anderhalve meter ruimte zijn waardoor fietsers comfortabel kunnen passeren.

De studie voor de heraanleg van de Ninoofsepoort is nog niet afgelopen. Hier is de ruimtelijke indeling helemaal anders, waardoor het probleem voor fietsers en voetgangers zich niet voordoet.

De kleur van het fietspad is conform de stedenbouwkundige vergunning. Uiteraard zullen de oversteekplaatsen voor fietsers in het rood worden gemarkeerd en komt er de nodige signalisatie om conflicten tussen de verschillende weggebruikers te vermijden, zoals beschreven in het vademecum voor wegmarkeringen van Mobil Brussel.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Wanneer zal de werf klaar zijn? U verwijst naar het D10-bord en kiest ervoor om fietsers en voetgangers dezelfde ruimte te laten gebruiken. Welnu, voor de basiliek van Koekelberg staat er ook een D10-bord. Daar heeft men echter een rode kleur gebruikt om het fietspad te markeren. Dat is visueel veel duidelijker, ook al delen fietsers en voetgangers er dezelfde ruimte.

Kunnen de bomen niet aan de kant van de geparkeerde auto's worden geplant? De zijstraat waar ik naar verwees, is de Vandermaelenstraat. In die straat is er geen aanknooppunt met het fietspad. Wordt daar nog werk van gemaakt?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Tout devrait être au même niveau. Je vérifierai les plans de la rue Vandermaelen mais, a priori, il n'y a pas de problème.*

Les arbres ne seront plus transplantés. Enfin, la partie le long du canal sera prête dans quelques mois. Je ne peux pas vous donner de date précise, mais les travaux se déroulent dans les temps.

- L'incident est clos.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Men heeft mij gesignaleerd dat alles op hetzelfde niveau zou worden gebracht. Ik zou moeten nakijken wat de plannen zijn voor de Vandermaelenstraat, maar normaal gezien is er geen probleem.

De aangeplante bomen worden niet meer verplant. Dergelijke zaken zijn trouwens vastgelegd in de vergunning. Het zou te lang duren om daar nog zaken aan te veranderen. Ik denk dat het gedeelte langs het Kanaal binnen enkele maanden klaar is, maar ik kan geen specifieke datum geven. De werken zitten op schema.

- Het incident is gesloten.