PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

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

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

RÉUNION DU

MERCREDI 3 FÉVRIER 2010

VERGADERING VAN

WOENSDAG 3 FEBRUARI 2010

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

QUESTIONS ORALES 10

- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 10

à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,

concernant "les sens uniques limités".

- de Mme Carla Dejonghe 13

à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,

concernant "l'infrastructure nécessaire à la circulation de voitures électriques dans Bruxelles".

INTERPELLATIONS 17

- de M. Didier Gosuin 17

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

concernant "l'installation du BILC à Schaerbeek-Formation".

INHOUD

MONDELINGE VRAGEN 10

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 10

aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,

betreffende "het beperkte éénrichtingsverkeer".

- van mevrouw Carla Dejonghe 13

aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,

betreffende "de infrastructuur benodigd om Brussel toe te staan elektrische wagens te laten rondrijden".

INTERPELLATIES 17

- van de heer Didier Gosuin 17

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

betreffende "de vestiging van het BILC op de site van Schaarbeek- Vorming".

Discussion – Orateurs : **Mme Annemie Maes, M. Arnaud Pinxteren, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Didier Gosuin.** 19

- de M. Vincent De Wolf 25

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

concernant "l'urbanisation de Tour & Taxis et les aménagements prévus en termes de mobilité".

Discussion – Orateurs : **M. Philippe Close, M. Aziz Albishari, Mme Annemie Maes, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Vincent De Wolf.** 26

- de M. Dominiek Lootens-Stael 32

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 de l'UZ Jette".

Interpellation jointe de Mme Annemie Maes, 32

concernant "l'accessibilité de l'UZ Brussel".

Discussion – Orateurs : **M. Paul De Ridder, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Annemie Maes.** 34

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Annemie Maes, de heer Arnaud Pinxteren, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Didier Gosuin.** 19

- van de heer Vincent De Wolf 25

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

betreffende "de verstedelijking van Thurn&Taxis en de voorziene mobiliteits-voorzieningen".

Bespreking – Sprekers: **de heer Philippe Close, de heer Aziz Albishari, mevrouw Annemie Maes, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Vincent De Wolf.** 26

- van de heer Dominiek Lootens-Stael 32

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

betreffende "de mobiliteitsproblemen van het UZ Jette".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Annemie Maes, 32

betreffende "de bereikbaarheid van het UZ Brussel".

Bespreking – Sprekers: **de heer Paul De Ridder, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Annemie Maes.** 34

- de M. Vincent De Wolf 37

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

concernant "l'aménagement et l'uniformisation des passages pour piétons".

Interpellation jointe de M. Joël Riguelle, 37

concernant "la sécurité des piétons sur les axes régionaux et l'entretien et l'aménagement de passages pour piétons sécurisés".

Discussion conjointe – Orateurs : **M. Aziz Albishari, M. Joël Riguelle, M. Philippe Close,** président, **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Vincent De Wolf.** 40

QUESTIONS ORALES 47

- de M. Vincent De Wolf 47

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

concernant "l'envoi de deux trams de la STIB à Vancouver pour les Jeux olympiques".

- de M. Vincent De Wolf 49

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

- van de heer Vincent De Wolf 37

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

betreffende "de aanleg en uniformisering van de oversteekplaatsen voor voetgangers".

Toegevoegde interpellatie van de heer Joël Riguelle, 37

betreffende "de veiligheid van de voetgangers op de gewestwegen en de aanleg van veilige oversteekplaatsen voor voetgangers".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: **de heer Aziz Albishari, de heer Joël Riguelle, de heer Philippe Close,** voorzitter, **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Vincent De Wolf.** 40

MONDELINGE VRAGEN 47

- van de heer Vincent De Wolf 47

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

betreffende "het sturen van twee trams van de MIVB naar Vancouver voor de Olympische Spelen".

- van de heer Vincent De Wolf 49

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

concernant "les dégâts causés à des maisons situées rue de Stalle en raison des vibrations des trams".

- de M. Jamal Ikazban 51

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

concernant "le dégagement de la neige aux accès des stations de métro".

- de M. Joël Riguelle 53

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

concernant "le refus de la STIB d'accepter les éco-chèques en paiement des abonnements".

- de M. Joël Riguelle 54

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

concernant "la gestion des incidents dans les tunnels de la petite ceinture et l'information des usagers".

- de Mme Viviane Teitelbaum 58

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

concernant "la concertation entre l'État fédéral et les Régions pour l'utilisation des couloirs de bus par les motards".

betreffende "de beschadiging van de huizen in de Stallestraat ten gevolge van de trillingen veroorzaakt door de trams".

- van de heer Jamal Ikazban 51

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

betreffende "het ruimen van sneeuw aan de ingang van de metrostations".

- van de heer Joël Riguelle 53

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

betreffende "de weigering van de MIVB om ecocheques te aanvaarden ter betaling van de abonnementen".

- van de heer Joël Riguelle 54

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

betreffende "het beheer van de ongevallen in de tunnels van de kleine Ring en informatie van de weggebruikers".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 58

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

betreffende "het overleg tussen de federale Staat en de Gewesten over het gebruik van busbanen door motorrijders".

- de Mme Carla Dejonghe 60

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

concernant "l'évaluation de la fluidité du trafic des voitures et des bus suite à l'aménagement de bandes bus en Région de Bruxelles-Capitale".

- de M. Eric Tomas 63

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

concernant "la suppression partielle de la ligne de bus 75 à Anderlecht".

- de Mme Céline Delforge 65

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

concernant "l'enquête de satisfaction de la STIB".

- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 68

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

concernant "l'aménagement des arrêts de surface".

- van mevrouw Carla Dejonghe 60

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

betreffende "de evaluatie van de doorstroom van het verkeer en de bussen bij de aanleg van busbanen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

- van de heer Eric Tomas 63

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

betreffende "de gedeeltelijke afschaffing van buslijn 75 in Anderlecht".

- van mevrouw Céline Delforge 65

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

betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij de MIVB".

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 68

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

betreffende "de inrichting van de bovengrondse haltes".

- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 69

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

concernant "la répression des infractions au Code de la route aux abords des arrêts de la STIB".

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 69

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

betreffende "de bestraffing van verkeers-overtredingen in de omgeving van MIVB-haltes".

- de Mme Marion Lemesre 69

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

concernant "les amendes administratives sur le réseau de la STIB".

- van mevrouw Marion Lemesre 69

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

betreffende "de administratieve boetes op het MIVB-net".

- de Mme Marion Lemesre 72

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

concernant "la Metro Store Company".

- van mevrouw Marion Lemesre 72

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

betreffende "de 'Metro Store Company'".

- de Mme Marion Lemesre 74

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

concernant "les contrôles des chantiers".

- van mevrouw Marion Lemesre 74

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

betreffende "de controles op de bouw-plaatsen".

- de Mme Annemie Maes 77

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

concernant "la demande de permis pour une bande réservée aux bus avenue Charles Quint".

- van mevrouw Annemie Maes 77

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

betreffende "de vergunningsaanvraag voor een busstrook op de Keizer Karellaan".

- de M. Paul De Ridder 80

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

concernant "les conséquences de la non-délivrance d'un permis d'environnement pour la station service Multogas située au Port de Bruxelles".

- van de heer Paul De Ridder 80

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

betreffende "de gevolgen van het niet-afleveren van een milieuvergunning voor het tankstation Multogas gelegen aan de Haven van Brussel".

- de M. Jef Van Damme 85

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

concernant "la propreté publique dans les stations de la STIB et le manque de toilettes publiques".

- van de heer Jef Van Damme 85

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

betreffende "de openbare netheid van de MIVB-stations en het gebrek aan openbare toiletten".

- de M. Aziz Albishari 88

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

concernant "les aménagements des trottoirs du goulet Louise".

- van de heer Aziz Albishari 88

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

betreffende "de aanleg van stoepen in de Louizahals".

Présidence : Mme Carla Dejonghe, vice-présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, ondervoorzitter.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "les sens uniques limités".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Depuis quelques années, celles et ceux qui encouragent la pratique du vélo n'ont pas manqué d'interpeller les autorités locales et régionales quant à la nécessité de développer des sens uniques limités (SUL). Ces sens uniques limités permettent aux vélos et cyclomoteurs de classe A de circuler dans les deux sens dans des voiries limitées à un seul sens de circulation pour les automobilistes et les motocyclistes. Le législateur s'est d'ailleurs penché sur cette question dès 2002.

Lors des premières expériences en la matière, de nombreuses voix s'étaient élevées. Beaucoup s'inquiétaient alors des risques que l'on ne manquerait pas de rencontrer en permettant ce double sens pour les cyclistes. À cette époque, certains estimaient d'ailleurs que le placement du seul petit panneau additionnel prévu par le Code de la route n'était pas la garantie absolue d'une juste information des automobilistes.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

AAN DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "het beperkte éénrichtingsverkeer".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).- De voorstanders van de fiets dringen sinds enkele jaren aan op de verspreiding van het beperkte éénrichtingsverkeer, waardoor fietsen en bromfietsen van klasse A in twee richtingen zouden kunnen rijden daar waar auto's en motorfietsen maar in één richting mogen.*

In het begin van de discussie vonden veel mensen dit nogal gevaarlijk. Een eenvoudig bijkomend verkeersbord volstond volgens hen niet om de automobilisten te informeren.

Ondertussen bestaat dit beperkte éénrichtingsverkeer al een tijd op verschillende plaatsen en is het moment gekomen om het te evalueren. Wat zijn uw conclusies? Werkt het systeem en is het duidelijk voor alle weggebruikers? Zijn er al ongelukken gebeurd in deze straten? Zijn er wijken of wegen waar zich meer problemen voordoen? Hoe zult u daar dan de veiligheid voor de tweewielers verbeteren? Zult u de automobilisten

Après plusieurs années de mise en oeuvre de telles dispositions, l'heure me semble venue d'évaluer la situation. Pourriez-vous me dire quelles sont, à l'heure actuelle, vos conclusions par rapport à de tels aménagements ? Est-ce que ce système fonctionne et est évident pour tous les Bruxellois, qu'ils soient cyclistes ou automobilistes ? Disposez-vous d'informations quant à certains problèmes ou accidents survenus dans ces voiries à sens uniques limités ? Pouvez-vous m'en dire plus au sujet des éventuels accidents dénombrés depuis l'aménagement de ces SUL ? Y a-t-il des quartiers ou des voiries où ces systèmes posent particulièrement problème ? Qu'envisagez-vous dès lors de faire pour améliorer la sécurité des deux roues à ces endroits-là ? Des initiatives sont-elles prises pour encore mieux informer les automobilistes de la circulation des cyclistes dans les deux sens ? Si oui, en priorité dans quelles voiries publiques bruxelloises et dans quelles communes ? Enfin, quelles discussions avez-vous eues avec les autorités communales à ce sujet ? Certaines communes bruxelloises sont-elles intervenues dans les débats de leur propre initiative ?

nog beter informeren over de regeling en dan vooral op welke wegen in welke gemeenten? Hebt u hierover met de gemeenten gesproken of hebben zij zelf initiatieven genomen?

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

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

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

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Actuellement, les voiries à sens unique limité sont effectivement largement répandues. Qu'en est-il aujourd'hui en Région bruxelloise ? Nous constatons que dans chacune des dix-neuf communes, plus de 70% des sens uniques ont été transposés en sens uniques limités. Sachez aussi que neuf communes ont fait la demande et ont obtenu auprès de la Région des subsides de mise en œuvre de ces sens uniques limités. Depuis maintenant plus de cinq ans, seules peuvent être exclues les rues où le gestionnaire de la voirie estime que les circonstances locales pourraient représenter un obstacle à l'instauration du SUL. Ces exceptions doivent cependant être motivées.

Qu'en est-il aujourd'hui de la sécurité sur les voiries à sens unique limité ? Le secrétaire d'État à la

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Er zijn al heel wat wegen met beperkt eenrichtingsverkeer. In de 19 gemeenten zijn meer dan 70% van de vroegere eenrichtingsstraten tegenwoordig straten met beperkt eenrichtings-verkeer. Negen gemeenten kregen daarvoor subsidies. Dergelijke subsidies kunnen enkel geweigerd worden voor straten waar beperkt eenrichtingsverkeer niet aangewezen is.*

De federale staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schouppe verwees onlangs naar een studie van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV), waaruit blijkt dat fietsers die tegen de normale rijrichting rijden in een straat met beperkt eenrichtingsverkeer minder kans lopen op een ongeval dan in andere straten.

Mobilité du gouvernement fédéral, Etienne Schouppe, a fait état récemment d'une étude de l'Institut belge pour la sécurité routière, dont les chiffres montrent que les cyclistes qui roulent à contresens dans les SUL ne sont pas plus exposés aux risques d'accident que sur d'autres voiries, au contraire. Cette étude a été ébauchée sur un échantillon de six communes de la Région de Bruxelles-Capitale, entre 2005 et 2007. Elle montre que le nombre d'accidents impliquant un cycliste roulant à contresens dans un SUL ne représente que 1,8% à 4,8% du nombre d'accidents impliquant des cyclistes sur l'ensemble des voiries de ces communes.

Cette sécurité s'explique sans doute par la bonne visibilité d'approche entre le cycliste et l'automobiliste. Cette approche les oblige à ralentir pour se croiser dans les meilleures conditions de sécurité. Je ne vois donc aucun signe alarmant d'insécurité dans les SUL. En tant que secrétaire d'État à la Mobilité, je ne peux qu'encourager les contresens cyclistes qui offrent aux cyclistes le confort d'emprunter le chemin le plus court pour se rendre à destination.

À l'heure actuelle, je pense qu'il est plus pertinent de se pencher sur les voiries à sens unique qui n'ont pas encore été ouvertes à contresens aux cyclistes. L'article 625.2 fait référence aux circonstances locales qui justifient la dérogation à la mise en contresens cyclable. Que doit-on comprendre par cela ? L'IBSR a publié en 2004 un ouvrage intitulé « Sens uniques limités. Pour une introduction généralisée, en toute sécurité, des sens uniques limités ». Des critères d'appréciation tels que la visibilité, la vitesse, l'intensité du trafic et la largeur utile de voirie y sont mentionnés. En toute logique, c'est donc sur ces éléments qu'il faut travailler en priorité. Il faut avant tout viser à réduire la densité et la vitesse du trafic dans les voiries qui ne sont pas destinées à cet effet. Dans tous les cas, il faudra veiller à prévoir une largeur suffisante pour permettre le contresens cycliste.

Je souhaite insister sur ce dernier point. Nous constatons qu'une faible largeur de voirie ne génère pas d'insécurité. Par contre, une largeur qui ne permet pas le croisement d'une voiture et d'un cycliste pose un réel problème d'inconfort. Les deux véhicules devront se coller et pratiquement s'arrêter pour se croiser.

Dat is ongetwijfeld te wijten aan het feit dat de automobilisten de fietsers goed zien aankomen, zodat ze vertragen. Ik vind beperkt eenrichtingsverkeer dan ook hoegenaamd niet onveilig en moedig het aan.

Ik wil maatregelen nemen voor eenrichtingsstraten waar nog geen beperkt eenrichtingsverkeer geldt. In artikel 625.2 wordt verwezen naar bepaalde omstandigheden die ertoe leiden dat er geen beperkt eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd, meer bepaald met betrekking tot zichtbaarheid, snelheid, de intensiteit van het verkeer en de breedte van de weg. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat die factoren het beperkt eenrichtingsverkeer niet in de weg staan.

We hebben vastgesteld dat een smalle rijweg niet tot een onveilige verkeerssituatie leidt, maar het kan wel vervelend zijn als auto's en fietsers elkaar niet vlot kunnen kruisen.

Ik wijs dan ook op het belang van de Gewestelijke Fietsroutes (GFR), waar echt rekening mee moet worden gehouden in de mobiliteitsplannen van de gemeenten. Vaak lopen GFR's langs straten met beperkt eenrichtingsverkeer. Zulke straten moeten breed genoeg zijn, want het valt te verwachten dat veel fietsers ze gebruiken. Opdat auto's en fietsers elkaar vlot kunnen kruisen, moet de weg 3,50 tot 4 meter breed zijn.

Ik wil de gemeenten stimuleren om mobiliteitsplannen in te voeren teneinde het autoverkeer af te remmen en rekening te houden met de fietsroutes.

À cet égard, je tiens à attirer votre attention sur l'importance du réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) et communaux, et sur la nécessité d'intégrer pleinement ces itinéraires dans les plans communaux de mobilité. Il est fréquent que ces itinéraires empruntent des sens uniques limités. Si cela n'est pas contre-indiqué du point de vue de la sécurité, il faut veiller à ce que ces voiries offrent un passage d'une largeur suffisante. En toute logique, on peut en effet s'attendre à un flux important de cyclistes sur ces itinéraires. Une largeur respectable se situe entre 3,50 mètres et 4 mètres, pour permettre le croisement confortable d'un vélo et d'une voiture. Un passage de 3 mètres dans un sens unique limité sur un ICR est évidemment beaucoup trop étroit et très inconfortable.

En tant que secrétaire d'État à la Mobilité, je veux encourager les communes à développer le confort des modes actifs au moyen d'outils tels que les plans de mobilité, en visant entre autres la diminution de la pression automobile et la prise en compte des itinéraires cyclables. Je rencontre actuellement les communes en leur soumettant mon intention de mettre à leur disposition un cadre d'échange de bonnes pratiques. Dans cette optique, je serai attentif à ce que les cas de mise en sens unique limité exemplaires puissent inspirer de nouveaux aménagements.

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Je vous remercie pour ces réponses. Y a-t-il déjà eu des suppressions de certains SUL pour les raisons d'étroitesse que vous avez mentionnées ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Pas à ma connaissance.

- L'incident est clos.

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

De heer Gaëtan van Goidsenhoven *(in het Frans).- Werd in bepaalde straten het beperkt eenrichtingsverkeer afgeschaft omdat ze te smal zijn?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Voor zover ik weet, is dat niet het geval.*

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

AAN DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST,

LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "l'infrastructure nécessaire à la circulation de voitures électriques dans Bruxelles".

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- La voiture électrique est, de l'avis général, le véhicule du futur. En comparaison avec une voiture classique, elle permettrait de réduire de 70% le taux d'émission de CO2 au kilomètre parcouru. De plus, il faut beaucoup moins de courant pour alimenter ce type de véhicule qu'on ne le pensait initialement.*

Les voitures électriques contribuent à améliorer sensiblement la qualité de l'air en ville, et elles sont particulièrement adaptées aux déplacements urbains.

Pour faciliter la percée de ces véhicules "propres", il faut investir dans des bornes de rechargement. Des firmes importantes sont prêtes à s'inscrire dans cette évolution, mais en la matière, Bruxelles reste à la traîne par rapport à d'autres villes européennes.

Plutôt que d'octroyer des primes aux personnes qui optent pour une voiture électrique - comme cela a été suggéré dans cette commission -, les autorités devraient investir davantage dans le développement des infrastructures nécessaires pour le rechargement des batteries, en partenariat éventuel avec les sociétés de leasing. C'est à cette condition seulement que la voiture électrique pourra réaliser une percée sur le marché. Bruxelles doit montrer l'exemple en la matière.

Avez-vous pris contact avec les installateurs de bornes de rechargement pour développer ce système ? En avez-vous l'intention ? Des études ont-elles été menées afin d'évaluer le nombre de bornes nécessaires à Bruxelles ? Bruxelles va-t-elle investir dans le développement d'un tel réseau ? Quelles sont les autres initiatives que vous comptez prendre pour faciliter l'accessibilité des voitures

BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de infrastructuur benodigd om Brussel toe te staan elektrische wagens te laten rondrijden".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- In een recent opiniestuk in De Standaard stelde mobiliteitsjournalist Tom Ysebaert dat de elektrische wagen maar zo schoon is als de stroom die hij gebruikt en de manier waarop die opgewekt wordt. Desalniettemin is iedereen het erover eens dat de elektrische wagen de auto van de toekomst is. Per gereden kilometer zou hij 70 procent C02 uitsparen in vergelijking met `klassieke' wagens. Bovendien moet er veel minder extra stroom worden opgewekt dan aanvankelijk gedacht, om dit soort wagens van brandstof te voorzien.

Door de hoge concentratie aan wagens in de stad, wegen de voordelen van elektrische auto's hier extra door en kunnen ze tot een grote verbetering van de levenskwaliteit bijdragen. De elektrische wagen is ook uitstekend geschikt voor verplaatsingen in een stedelijke context.

Om echter een doorbraak van deze "schone" wagen te verwezenlijken, moet er geïnvesteerd worden in oplaadpunten. België loopt wat dat betreft achter op andere landen en voor zover bekend zijn er in Brussel geen noemenswaardige initiatieven gepland. Midden december nam leasefirma Leaseplan het eerste oplaadpunt voor elektrische voertuigen in België in gebruik. ln Maasmechelen experimenteert fastfoodketen McDonald's met de zogenaamde McCharge, een oplaadpunt aan het hamburgerrestaurant.

Een aantal grote firma's met een groot klantenbereik zetten dan ook de nodige stappen om met deze nieuwe evolutie mee te zijn. Deze bedrijven zullen een voorname rol spelen in de mogelijke doorbraak van de elektrische wagen in Europa. Misschien is het een goed idee dat het Brussels gewest, eventueel in samenwerking met de leasingfirma's, initiatieven neemt om een aantal

électriques à Bruxelles ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Comme en témoigne leur succès au salon de l'auto, les voitures électriques seront appelées à occuper une place de plus en plus importante dans la politique de mobilité à l'avenir. La Région devra en tenir compte. Les possibilités de recharger ces véhicules seront un aspect important de cette politique.*

Le chargement des batteries varie énormément en fonction des marques. Il faut que les constructeurs se concertent pour parvenir à un standard, avant de réclamer des investissements publics conséquents dans des bornes de rechargement.

Il faudra également prévoir des bornes de rechargement accessibles au public, notamment pour que les gens qui n'ont pas de garage puissent recharger leurs voitures électriques. Jusqu'à présent, il n'y a cependant eu ni concertation avec les installateurs de bornes de rechargement, ni

oplaadpunten in Brussel te plannen.

Eerder dan premies te geven aan kopers van een elektrische wagen, zoals eerder al gesuggereerd werd in deze vergadering, is de Open VLD-fractie van oordeel dat het de rol van de overheid is om mee te investeren in de uitbouw van een degelijke oplaadinfrastructuur met een goede spreiding over het gewest. Enkel als die noodzakelijke voorwaarden geschapen zijn, kan de elektrische wagen een succes worden in België. Brussel, dat volgens het regeerakkoord, de ambitie heeft om de ecologische hoofdstad van Europa te worden, moet daarin het voortouw nemen.

Hebt u overleg gepleegd met de installateurs van oplaadpunten voor wat betreft de uitbouw van dit systeem? Zo niet, zal u dit doen?

Werden er reeds studies opgestart over het benodigde aantal oplaadpunten in Brussel?

Zal Brussel investeren in de uitbouw van een netwerk van oplaadpunten voor elektrische wagens?

Welke initiatieven zult u nog nemen om de toegankelijkheid van elektrische wagens in Brussel te vergemakkelijken?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Elektrische auto's lijken steeds meer een belangrijke rol te gaan spelen in het toekomstige mobiliteitsbeleid. Het gewest zal daarop moeten inspelen. De oplaadmogelijkheid voor die elektrische wagens is daarin een belangrijk aspect.

Op het Autosalon heb ik een hele schare aan elektrische en hybride wagens gezien. Op dit moment zijn er echter nog zeer weinig effectief te verkrijgen. De meeste autoconstructeurs laten wel uitschijnen dat ze tegen eind 2011 toch wel een aantal sexy elektrische wagens op de markt kunnen brengen. Dat is erg belangrijk omdat een elektrische wagen een voertuig moet zijn waarmee de mensen willen rondrijden. Veel van die wagens hebben een autonomie van ongeveer 140 kilometer. De manier waarop de batterijen worden opgeladen verschilt echter nog zeer sterk naargelang het merk. Er is bijgevolg nood aan overleg tussen de constructeurs om te kijken hoe ze tot een standaard

investissements en la matière de la part de la Région. La voiture électrique en est encore à ses balbutiements, surtout à Bruxelles.

La Région se prépare toutefois à améliorer son savoir-faire dans ce domaine. Mon administration soutiendra ainsi un projet pilote de Cambio et de la VUB. Début 2011, une voiture électrique sera à disposition des membres de Cambio qui le souhaiteront. Ce projet permettra notamment de rassembler des informations par rapport aux besoins énergétiques et au rechargement. Il existe en effet différents systèmes de rechargement. Certains demandant que la batterie soit rechargée sans discontinuer pendant huit heures, et d'autres permettant un chargement pendant 20 à 30 minutes. D'après les constructeurs, les gens préféreront pouvoir charger dès qu'ils stationneront leur véhicule. Il faudra donc de nombreuses bornes de rechargement.

Le projet avec Cambio est très intéressant. D'une part, parce que l'utilisation de véhicules électriques contribue à améliorer la qualité de l'air, et donc la qualité de vie en ville. Et d'autre part, parce que l'utilisation de voitures partagées, en réduisant le parc automobile, répond aux problèmes de densité du trafic.

Bruxelles Mobilité a introduit une demande pour devenir membre du projet européen Electric vehicles for advanced cities (EVA). Il s'agit d'un projet d'échange de pratiques entre les villes et le secteur privé en matière de promotion de la voiture électrique.

Par ailleurs, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité réaliseront une étude sur les voitures électriques, tant sur l'aspect écologique que sur celui des infrastructures de rechargement.

Ces échanges, les tests pratiques et l'étude des besoins devraient nous fournir suffisamment d'informations pour réaliser les investissements nécessaires et promouvoir au mieux la voiture électrique.

Il ne s'agit cependant pas de nous focaliser sur ce mode de transport, mais bien de veiller à réduire la pression automobile en général.

kunnen komen. Het is te gemakkelijk om van de overheid grote investeringen te verlangen in oplaadpunten, als er vier of vijf verschillende oplaadsystemen bestaan. Op dat vlak is er nog heel wat werk aan de winkel.

Aan de andere kant is het noodzakelijk dat het gewest een aanvang neemt met het voorbereidende werk. Als mensen geen garage hebben wordt het uiteraard ook moeilijk om deze elektrische wagen om de hoek met een kabel op te laden. Er is dus nood aan een aantal publiek toegankelijke oplaad-punten.

Op dit moment is er nog geen overleg geweest met de installateurs van oplaadpunten voor de uitbouw van een dergelijk systeem in Brussel. Het gewest heeft tot nu toe ook nog geen middelen in deze oplaadpunten geïnvesteerd. De elektrische auto staat nog in de kinderschoenen, zeker hier in Brussel. In de loop van de volgende maanden zal het gewest echter verschillende initiatieven starten om de knowhow van Brussel op dit vlak te versterken.

Mijn administratie zal vooreerst, ook onder impuls van mijn collega Grouwels, een proefproject steunen van Cambio en de VUB. Begin 2011 zal er een elektrische wagen ter beschikking staan van de Cambio-leden die in het project willen stappen. Die test zal onder meer toelaten om kennis over de energiebehoeften en het opladen te verzamelen. Ook daar zijn er immers verschillende systemen, zoals het systeem op netspanning waarbij de batterijen acht uur aan een stuk moeten opladen, maar er zijn ook systemen waarbij de wagen op 20 à 30 minuten wordt opgeladen. Volgens de constructeurs zullen de mensen constant willen opladen. Dat betekent dat ze, wanneer ze de wagen ergens parkeren, de batterijen telkens gedeeltelijk willen opladen. Dat betekent dat er talrijke oplaadpunten voorhanden moeten zijn.

Het project met Cambio is een zeer interessant project omdat het tegelijk een antwoord geeft op de levenskwaliteit in de stad - de lucht wordt zuiver doordat we met elektrische wagens rijden - en een antwoord op het mobiliteitsprobleem. Door het gedeeld autogebruik komen er ook minder auto's in de stad. Ik wil benadrukken dat als we allemaal met elektrische auto's rijden het mobiliteitsprobleem niet opgelost geraakt. Het maakt bovendien ook geen verschil of je aangereden wordt door een

elektrische dan wel door een gewone auto.

Voor de verkeersveiligheid mogen wij dus niet alle heil verwachten van de elektrische wagens.

Mobiel Brussel heeft een aanvraag ingediend om lid te worden van EVA (electric vehicles for advanced cities). Dat is een Europees project waarbij steden zoals Rotterdam en Barcelona en de privésector ervaringen uitwisselen over het beleid dat kan worden gevoerd om de ontwikkeling van elektrische wagens te stimuleren en in goede banen te leiden en binnen Europa hetzelfde systeem in te voeren.

Leefmilieu Brussel en Mobiel Brussel zullen ook samen een studie laten uitvoeren naar de elektrische wagens, zowel op het vlak van milieu als op het vlak van de oplaadinfrastructuur.

De combinatie van de uitwisseling met de andere steden, de praktische tests en een behoeftenstudie zou Brussel voldoende informatie moeten bezorgen om de juiste investeringen te doen en de elektrische wagen op een goede manier te ondersteunen.

Wij mogen echter niet alles inzetten op de elektrische wagen en moeten blijven werken aan de vermindering van de autodruk in het algemeen.

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

concernant "l'installation du BILC à Schaerbeek-Formation".

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

M. Didier Gosuin.- Le gouvernement précédent avait le projet d'installer le BILC au Port de Bruxelles. Des moyens importants ont été engagés, des études ont été commanditées, des accords privés ont été conclus et toute une série de montages juridico-financiers ont été élaborés. Ceux-ci laissaient croire que le gouvernement était sûr de son dossier et était, surtout, cohérent dans son ensemble.

Il est cependant apparu très rapidement que certains membres du gouvernement avaient dressé des embûches, en interne, à ce dossier. L'opposition a, quant à elle, toujours été claire à ce sujet et a posé depuis le début la question de la viabilité économique et de l'impact environnemental de ce projet. Dès l'abord, ces aspects n'ont pas été pris en compte, puisque l'ensemble du gouvernement a estimé qu'il n'y avait pas lieu de faire d'étude d'incidence.

Plusieurs obstacles se sont fait jour progressivement. Ils ont fait que, in fine, vous avez dû jeter l'éponge. Le BILC ne se fera donc pas à l'emplacement prévu, à hauteur de Tour & Taxis, mais à Schaerbeek-Formation.

Le BILC peut être un très bon projet, créateur d'emplois, dès le moment où il est bien pensé.

J'attire votre attention sur le fait que la Flandre va développer un projet similaire à Vilvoorde. Lorsque le gouvernement nous annonce l'abandon du projet après cinq ans de tergiversations et nous fait part de son intention de le déplacer à Schaerbeek-Formation, il se moque de nous. Le site de Schaerbeek-Formation n'est en effet pas viabilisable avant 2020. Il n'est donc pas certain que l'on puisse construire un projet économique de ce type dans la perspective de 2020, puisque l'on ignore ce qui va se réaliser tout autour ! Par ailleurs, ce terrain n'appartient pas à la Région bruxelloise, mais bien à la SNCB. En outre, il ne dispose pas d'un accès organisé du côté de l'autoroute et est dépourvu de toute liaison. À ce stade, ayons donc l'honnêteté de reconnaître que le

betreffende "de vestiging van het BILC op de site van Schaarbeek- Vorming".

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).- De vorige regering wilde het BILC in de haven van Brussel oprichten. Ze maakte veel middelen vrij, bestelde studies, sloot privéovereenkomsten af en werkte juridische structuren uit.*

Sommige regeringsleden verzetten zich echter tegen het project. De oppositie stelde van meet af aan de economische leefbaarheid en de ecologische impact in vraag. De regering vond een effectenstudie echter niet nodig.

Verschillende obstakels zorgden er uiteindelijk voor dat u de handdoek in de ring moest gooien. Het BILC komt dus niet ter hoogte Thurn&Taxis, maar op het terrein Schaarbeek-Vorming.

Het BILC kan een goed project zijn, dat veel banen oplevert, als het goed uitgewerkt wordt.

Ik wijs erop dat het Vlaams Gewest een gelijkaardig project wil ontwikkelen in Vilvoorde. Als de regering ons na vijf jaar geweifel aankondigt dat het BILC op het terrein van Schaarbeek-Vorming moet komen, neemt ze een loopje met ons. Dat kan immers pas tegen 2020 gerealiseerd worden, en we weten helemaal niet wat er ondertussen nog zal gebeuren. Het terrein van Schaarbeek-Vorming is bovendien geen eigendom van het Brussels Gewest, maar van de NMBS en het is slecht aangesloten op het wegennet. Wees gewoon zo eerlijk om toe te geven dat het BILC ten dode opgeschreven is.

Waar komt het BILC nu? Als het definitief naar Schaarbeek-Vorming verhuist, moet u toegeven dat het om zeep is. Kunt u ook bevestigen dat er in Vlaanderen aan een gelijkaardig project wordt gewerkt, en dat er bijgevolg nooit een BILC zal komen in Brussel? Ik hoop dat u de waarheid zult vertellen.

projet BILC est mort et enterré.

J'attends toutefois de vous que vous démentiez ces allégations, et que vous nous confirmiez la réalisation du projet à l'endroit prévu, ou son transfert à Schaerbeek-Formation. Dans ce cas, je ne manquerai pas de vous interpeller ultérieurement. Dans le cas contraire, vous pouvez tenir le discours de la vérité et nous confirmer que le BILC, qui a fait l'objet de nombreuses dépenses, est un projet définitivement avorté. Vous devriez alors nous confirmer par ailleurs qu'un projet similaire est effectivement développé en Flandre et que, par conséquent, aucun projet BILC ne verra le jour sur le territoire bruxellois. Il serait toutefois déplacé de prétendre que nous avons tout à coup une nouvelle piste pour la quatrième législature de l' "olivier". Je sollicite de votre part un discours de vérité.

Discussion

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Je félicite le gouvernement pour sa sage décision de ne pas réaliser un tel projet dans un quartier dont la qualité de vie serait entachée par le trafic des poids lourds.*

Groen! soutient la création d'un centre logistique, qui répond à un besoin réel à Bruxelles. Cependant, il s'agit de privilégier un site permettant l'utilisation optimale de l'eau et des voies ferrées, pour éviter au maximum le transport des poids lourds, tant dans un souci de réduction du trafic que de qualité de vie des Bruxellois. Groen! est impatient de connaître le choix final, en espérant qu'il respectera ces conditions.

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

M. Arnaud Pinxteren.- Depuis longtemps, Ecolo est favorable à l'implantation d'un centre de distribution urbaine, car un tel centre peut apporter

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik feliciteer de regering met haar zeer wijze beslissing om een dergelijk project niet uit te voeren in een buurt waarvan de leefbaarheid zou worden aangetast door het zware vrachtverkeer.

Groen! steunt uiteraard een logistiek centrum indien daar een reële behoefte aan is en dat schijnt in Brussel het geval te zijn. In dat geval moet de regering echter de voorkeur geven aan een locatie waar het vervoer optimaal gebruik kan maken van het water en de spoorwegen, precies om dergelijk zwaar vrachtverkeer, dat ook aan de basis lag van de protesten rond Thurn&Taxis, zoveel mogelijk te vermijden, niet alleen om het verkeer in Brussel te verminderen, maar ook om de leefbaarheid voor de Brusselaars te vrijwaren. Groen! is dan ook benieuwd naar de uiteindelijke locatie en hoopt dat de regering daarbij rekening houdt met deze voorwaarden.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- ECOLO pleit al lang voor een stedelijk distributie-centrum om grote vrachtwagens uit het historisch*

quelques solutions à l'engorgement de notre centre historique, causé par des camions de grand tonnage. Il y a donc lieu de réfléchir à des solutions en la matière.

Nous avons donc appris avec satisfaction que le gouvernement n'était plus sourd aux inquiétudes légitimes des riverains et des associations environnementales quant à l'implantation du BILC. Pour rappel, les difficultés mises en avant étaient de trois types. Tout d'abord, des questions urbanistiques se posaient, avec le développement de Tour & Taxis et la coexistence de logements et de bureaux avec un centre logistique. Ensuite, une difficulté liée à la mobilité avait été soulevée. En effet, le BILC aurait entraîné un renforcement du trafic de poids lourds sur l'avenue du Port et la formation éventuelle d'embouteillages. Enfin, une difficulté découlant directement du projet BILC tel qu'initialement conçu se présentait. Elle avait trait à l'absence d'intermodalité.

Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer tous ces problèmes ici et nous étions en attente d'une décision de la part du gouvernement, visant à déplacer le BILC à un endroit plus adéquat sur le territoire régional. Nous avons donc appris avec satisfaction son déplacement à Schaerbeek-Formation. Ce déménagement suscite toutefois différentes remarques et questions.

Avant tout développement supplémentaire de projets de type logistique en Région bruxelloise, il y a lieu d'analyser en profondeur les flux de marchandises sur le territoire bruxellois. Il est important d'établir une description et une cartographie précise des marchandises qui circulent, ainsi que de déterminer leur origine et leur destination. C'est sur cette base que l'on pourra rationnellement développer des centres logistiques en différents endroits de notre Région.

Par ailleurs, avez-vous réalisé une étude de faisabilité concernant la nouvelle implantation du BILC à Schaerbeek-Formation ? Des possibilités d'intermodalité sont-elles envisageables sur ce site ? En effet, si l'on imagine assez facilement qu'une connexion avec la voie ferrée est possible, qu'en est-il d'une connexion avec la voie fluviale ? L'affectation du sol et le PRAS permettent-ils le développement d'activités logistiques sur ce site ? Qu'en est-il du reste du site ? Cette friche industrielle a attisé tous les appétits et on a entendu

stadscentrum te bannen.

De locatie van een dergelijk distributiecentrum moet echter met zorg worden gekozen. Het verheugt ons dat de regering niet doof is gebleven voor de terechte ongerustheid van de buurtbewoners en de milieuverenigingen over de vestiging van het BILC op de site van Thurn&Taxis.

Die locatie zorgde inderdaad voor enkele problemen. Op stedenbouwkundig vlak moest bij de ontwikkeling van Thurn&Taxis de woon- en kantoorfunctie worden verzoend met de logistieke functie. Het BILC zou ook een toename van het zwaar vrachtverkeer op de Havenlaan met zich hebben gebracht, met eventuele verkeersopstoppingen tot gevolg. Bovendien hield het BILC-project geen rekening met de intermodaliteit.

De regering heeft nu beslist om het project naar Schaarbeek-Vorming te verhuizen. Die verhuizing doet toch een aantal opmerkingen en vragen rijzen.

Alvorens nieuwe logistieke projecten te ontwikkelen, lijkt het ons nuttig om de goederenstromen in Brussel in kaart te brengen en hun oorsprong en bestemming te kennen. Op basis van die gegevens kunnen wij dan op een rationele manier logistieke centra op diverse plaatsen in het gewest ontwikkelen.

Hebt u een haalbaarheidsstudie uitgevoerd over de vestiging van het BILC in Schaarbeek-Vorming?

Wat zijn de intermodaliteitsmogelijkheden op die site? Een aansluiting met het spoornet lijkt vrij makkelijk, maar hoe zit het met een aansluiting op het waternet?

Staat het GBP logistieke activiteiten op die site toe?

Hoe zit het met de rest van de site? Er is heel wat belangstelling voor dit voormalig industrieterrein en er zijn al diverse projecten voorgesteld. Hoe past het BILC in de andere projecten die voor Schaarbeek-Vorming worden overwogen?

Wat zal er gebeuren met het terrein aan de Havenlaan, waar het BILC oorspronkelijk gepland was? Zult u voor eventuele toekomstige projecten overleg plegen met de buurtbewoners?

tout et son contraire en la matière. Toutes sortes de projets avaient été imaginés pour Schaerbeek-Formation. Cela allait d'un stade à un centre commercial, en passant désormais par un centre logistique, envisagé à l'heure actuelle. Quelle est l'articulation du BILC avec d'autres projets concernant Schaerbeek-Formation, qui seraient encore dans les cartons du gouvernement ?

Enfin, que va-t-il advenir du terrain de l'avenue du Port, où était situé initialement le projet du BILC ? Ce terrain est affecté aux activités logistiques et portuaires. Avez-vous des projets pour le valoriser ? Dans le cadre de ceux-ci, adopterez-vous une attitude participative vis-à-vis des riverains, afin que nous puissions développer à cet endroit des activités en harmonie avec les activités des environs ?

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- La décision de ne pas implanter le BILC à l'emplacement initialement prévu est tout à fait sensée, mais nous nous interrogeons malgré tout sur ses conséquences. Est-il prévu de déménager également la zone TIR ? L'espace libéré par l'abandon du BILC sera-t-il intégré dans le schéma directeur de Tour & Taxis ?*

Le gouvernement est manifestement enclin à déplacer vers Schaerbeek-Formation tous les projets qu'il ne peut pas réaliser. Ce fut le cas du stade de football et on parle maintenant d'y installer le BILC. Il n'existe cependant pas encore de schéma directeur pour cette zone. Je m'interroge donc sur l'incohérence de cette stratégie.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a

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

De heer Jef Van Damme.- Ik vind het een goede zaak dat het BILC niet op de oorspronkelijk geplande locatie komt. Dat is een doordachte beslissing. Ik wil echter een aantal vragen stellen over de gevolgen van die beslissing.

Wat gebeurt er met de reeds aanwezige TIR-zone? Die is weliswaar niet zo groot, maar toch niet onbelangrijk. Zal die ook verhuizen?

Wat gebeurt er met de vrijgekomen ruimte? Wordt die geïntegreerd in het richtplan voor Thurn&Taxis? Wat is er specifiek gepland?

De regering is blijkbaar geneigd om alle projecten die ze niet kan realiseren naar het terrein van Schaarbeek-Vorming te verhuizen. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de discussie over het voetbalstadion. Het BILC zou nu blijkbaar ook op die locatie komen, maar er is nog niet eens een richtplan. In feite spant u de ossen voor de ploeg. Wat is de bedoeling? Komt er eerst een richtplan, om daarna te bepalen wat er met Schaarbeek-Vorming gebeurt, of omgekeerd? Ik vind uw strategie een beetje raar.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De Brusselse regering heeft op 14 januari*

décidé le 14 janvier de ne pas octroyer de permis d'environnement au projet BILC, qui ne peut par conséquent être développé le long de l'avenue du Port, entre le centre T.I.R. et le site de Tour & Taxis.

Je prends note des réactions des différents groupes politiques de la majorité et de l'opposition ici présents. C'est une décision commune du gouvernement, que j'assume tout à fait. J'ai personnellement certains regrets, puisque quatre cents emplois allaient être créés à court terme. Réaliser ce projet ailleurs va prendre du temps, pendant lequel les camions continueront par ailleurs à encombrer le centre-ville. C'est un phénomène auquel nous allons aussi nous attaquer.

La décision est prise, et elle est claire. Le projet ne sera pas réalisé à cet endroit. Il appartient maintenant aux autorités du Port de Bruxelles de soumettre ce dossier à leur conseil d'administration, afin de voir quelles pistes seront suivies. Il est donc, à ce stade, prématuré d'aborder les aspects financiers de la question.

Concernant le projet de réalisation d'un nouveau centre logistique sur le site de Schaerbeek-Formation, le gouvernement a décidé d'intégrer une plate-forme logistique d'au moins dix hectares dans un pôle logistique et économique plus vaste, lié à l'activité portuaire et englobant, le cas échéant, plusieurs activités logistiques. Le gouvernement entend localiser ce pôle sur le site de Schaerbeek-Formation. Il a donc décidé d'octroyer au Port de Bruxelles un droit de préemption pour concrétiser ce projet.

Ce terrain n'appartient cependant pas encore à la Région de Bruxelles-Capitale. J'ai été mandatée par le gouvernement pour prendre, avec le ministre-président, toutes les initiatives utiles. Il s'agit d'une part d'accélérer la désaffectation des lignes de chemin de fer présentes sur le site de Schaerbeek-Formation du côté de l'avenue de Vilvoorde. À cet égard, le but n'est pas de les enlever toutes, car elles seront nécessaires à l'avenir. D'autre part, il s'agit de faire dépolluer le site. Le but de ces travaux est la mise à disposition du site à l'horizon 2016. C'est donc un projet qui prendra du temps et qui nécessitera une négociation avec le niveau fédéral.

Il n'existe pas encore vraiment de plan élaboré de ce qui pourrait être fait à Schaerbeek-Formation.

beslist om geen milieuvergunning toe te kennen voor het BILC. Bijgevolg kan het niet worden aangelegd aan de Havenlaan.

Het was een gezamenlijke beslissing van de regering die ik volledig steun. Ik vind het zelf jammer, want het BILC had op korte termijn vierhonderd banen kunnen opleveren. Het zal tijd vragen om een andere locatie te vinden, en ondertussen blijven er vrachtwagens door het stadscentrum rijden.

De beslissing is duidelijk: er komt geen BILC aan de Havenlaan. Het dossier wordt nu voorgelegd aan de raad van bestuur van de Haven van Brussel om een andere oplossing te zoeken.

De regering heeft beslist dat er een logistiek centrum van minstens tien hectare komt op het terrein van Schaarbeek-Vorming. Het zal deel uitmaken van een grotere zone voor logistiek en economie. De Haven van Brussel krijgt een recht van voorkoop om het project te kunnen concretiseren.

Het terrein is nog geen eigendom van het Brussels Gewest. Ik zal in samenwerking met minister-president Picqué het nodige doen om ervoor te zorgen dat we het van de NMBS kunnen overnemen. Een deel van de sporen op het terrein moeten worden verwijderd, maar niet allemaal, want we zullen er nog nodig hebben in de toekomst. Bovendien moet het terrein gesaneerd worden. Tegen 2016 moet het klaar zijn. Het zal dus tijd vragen, en we moeten onderhandelen met de federale overheid.

Er bestaat nog geen gedetailleerd plan voor Schaarbeek-Vorming, maar het zal zeker bereikbaar moeten zijn met verschillende transportmiddelen. Het is eventueel mogelijk om de Vilvoordelaan om te leiden langs het terrein, zodat er havenactiviteiten kunnen worden ontwikkeld.

Om trimodaliteit mogelijk te maken, moeten we de treinsporen behouden. Op lange termijn zouden er zelfs lijnen kunnen worden aangelegd voor HST-vrachtvervoer, een idee dat op Europees niveau wordt uitgewerkt. Het terrein van Schaarbeek-Vorming is dus ideaal voor de ontwikkeling van logistieke havenactiviteiten.

Het terrein waar het BILC oorspronkelijk gepland

Beaucoup d'éléments n'ont pas encore été déterminés, mais il s'agit certainement d'un lieu qui permettra de développer la trimodalité des transports. On peut ainsi imaginer de dévier l'avenue de Vilvoorde et de faire en sorte que les terrains jouxtent le canal. Cela permettrait de développer des activités portuaires à côté de celui-ci.

Nous devons donc maintenir des lignes de chemin de fer sur ces terrains, pour créer cette trimodalité. Nous songeons même, à plus long terme, à des liaisons pour trains à grande vitesse de marchandises. Cette idée fait son chemin en Europe et Bruxelles ne peut rester à l'écart de cette évolution. Les terrains de Schaerbeek-Formation sont donc idéaux pour le développement d'activités logistiques liées au Port de Bruxelles, mais pour le moment, nous n'en sommes qu'au stade de la réflexion.

Que se passera-t-il avec les terrains actuels du premier projet de BILC ? Ces terrains restent à destination économique et portuaire. Nous n'avons pas encore élaboré d'alternatives, mais de nombreuses entreprises veulent toujours s'implanter à Bruxelles et la crise financière et économique n'y change rien. Nous sommes en contact avec la SDRB pour déterminer la future destination de ces terrains. Nous tiendrons compte de la sensibilité environnementale lors du développement des nouveaux projets.

(poursuivant en néerlandais)

M. Van Damme, vous m'interrogez sur l'avenir du centre TIR. J'espère que vous ne suggérez pas que celui-ci déménage également, car je me poserais alors de sérieuses questions sur la position de votre groupe par rapport au rôle économique du Port de Bruxelles, à l'emploi et à l'approvisionnement de cette ville.

Le gouvernement précédent - dont faisait partie le sp.a -, a décidé qu'à partir du pont des Armateurs, la zone portuaire devait rester une zone de développement économique. Nous n'avons donc pas l'intention de déménager le centre TIR.

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

M. Didier Gosuin.- La réponse de Mme la ministre montre que nous en sommes au stade des

was, behoudt zijn bestemming voor economische en havenactiviteiten. We hebben nog geen alternatieven uitgewerkt maar de vraag naar bedrijfsterreinen is gelukkig niet gedaald door de crisis. Momenteel overleggen we met de GOMB om de toekomstige bestemming van het terrein te bepalen. Bij het ontwikkelen van nieuwe projecten zullen we rekening houden met de buurt en met ecologische inzichten.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Van Damme, u vraagt me wat er zal gebeuren met het TIR-centrum, dat door honderden Brusselse bedrijven wordt gebruikt om goederen op te slaan en dat eigenlijk al een stedelijk distributiecentrum is. Als u met uw vraag eigenlijk suggereert dat het ook moet verhuizen, stel ik me ernstige vragen bij het standpunt van u en uw fractie over de economische rol van de Haven van Brussel en de werkgelegenheid en bevoorrading van deze stad. Ik hoop dat u gewoon de vraag stelde zonder bijbedoelingen.

De vorige regering, waar de sp.a trouwens deel van uitmaakte, heeft beslist dat het havengebied vanaf de Redersbrug havengebied blijft en bedoeld is voor economische ontwikkeling. Dat moet het Brussels Gewest en de mensen die er wonen, werken of werk zoeken tot voordeel strekken. Er zijn dan ook geen plannen om het TIR-centrum te verhuizen.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).- Het antwoord van de minister wijst erop dat het project*

tergiversations intellectuelles et pas du tout à un stade élaboré. Nous revenons donc au point zéro sur ce projet et nous verrons si la pertinence économique de celui-ci se maintient dans le temps. Je traduis ceci par l'incapacité d'un gouvernement à opérer des arbitrages internes en temps opportun.

Vous avez dit que vous aviez beaucoup de regrets. Vous avez porté un projet, qui a été accepté par le gouvernement, avec 42.000 sous-entendus et autant d'agendas cachés. Ce projet du gouvernement a été, de facto, sabordé de l'intérieur. J'en prends acte. Cela traduit une méthode de gouvernement assez étonnante. Lorsqu'on se met d'accord sur un projet, on en assume les conséquences, ou on exprime des réserves en temps opportun, et non lorsque le projet a pratiquement abouti et lorsque des engagements écrits ont été pris. Quelle crédibilité avons-nous à présent dans le chef du secteur privé ?

Je reformulerai cette question par écrit. Que je sache, des accords ont été conclus et des sommes d'argent ont été mises dans la balance. Des partenaires privés ont investi de l'argent sur la base de la bonne foi du secteur public, et aujourd'hui, le gouvernement leur dit, de facto, après mûre réflexion, qu'il n'est peut-être pas opportun de réaliser le BILC là où il pensait le faire !

Gouverner implique la capacité de mettre l'ensemble des objections sur la table et de faire un choix clair. Nous ne devons pas travailler en donnant l'illusion de poursuivre un objectif tout en ignorant si nous pourrons le faire, ou si nos collègues nous permettront de le faire. Je me permettrai de poser des questions complémentaires sur le suivi qui sera donné aux accords écrits et aux contrats qui auraient été signés avec les partenaires privés, ainsi que sur les conséquences de ceux-ci pour la Région.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je voudrais tout de même souligner que nous sommes un nouveau gouvernement. Celui-ci a, à juste titre, développé une grande sensibilité pour les questions environnementales. Cet aspect a été déterminant dans ce dossier. Je vous garantis qu'à l'avenir, M. Gosuin, nous tiendrons compte de ces aspects. Je crois pouvoir dire aussi qu'une telle évolution dans un dossier où le privé est impliqué ne se

nog niet erg uitgewerkt is. Of het economisch van belang blijft op langere termijn, valt af te wachten. De regering blijkt alvast onbekwaam om tijdig knopen door te hakken.

Uw project, dat goedgekeurd werd door de regering, werd van binnenuit ondermijnd door mensen met een hele reeks verborgen agenda's. De regering hanteert een vreemde werkwijze. Wie een project goedkeurt, moet de gevolgen daarvan dragen of had zich tijdig tegen het project moeten uitspreken. Hoe geloofwaardig zijn we nu nog voor de privésector?

Privépartners hebben akkoorden afgesloten en geld geïnvesteerd omdat ze de overheid vertrouwden en nu zegt de regering plots dat het BILC niet op de geplande locatie kan komen!

Regeren betekent dat u alle tegenwerpingen op tafel moet leggen en dan duidelijke keuzes maken. Het betekent niet de illusie wekken dat u iets zult doen, terwijl u helemaal niet weet of dat zal lukken en of uw collega's u niet zullen tegenwerken. Welke gevolgen zullen de reeds ondertekende akkoorden en contracten met privépartners hebben voor het gewest?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Dit is een nieuwe regering, die terecht gevoelig is voor ecologische overwegingen. Dat aspect was in dit geval bepalend. In de toekomst zullen we daar rekening mee houden en zal een dergelijke situatie niet meer voorkomen in dossiers waar de privésector bij betrokken is.*

reproduira plus. Nous prêterons, dès le départ, assez d'attention à tous ces aspects.

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

M. Didier Gosuin.- Je note donc que ce gouvernement-ci a une réflexion environnementale. Par déduction, le précédent n'en avait pas. Dont acte.

- L'incident est clos.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).- Deze regering is gevoelig voor ecologische aspecten, zegt u. De vorige dus niet, waarvan akte.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'urbanisation de Tour & Taxis et les aménagements prévus en termes de mobilité".

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de verstedelijking van Thurn& Taxis en de voorziene mobiliteitsvoorzieningen".

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

M. Vincent De Wolf.- Nous ne quittons pas la zone de Tour & Taxis, l'avenue du Port et le pont des Armateurs. J'ai été reçu récemment chez un ami qui vit dans ce quartier, qui n'est pas le plus simple à fréquenter ou à vivre. J'ai cependant vu que la Ville de Bruxelles avait annoncé en décembre de l'année dernière qu'un important projet de bureaux, d'habitations et d'espaces commerciaux allait s'y développer.

Ma préoccupation, outre le fait que ce quartier sorte de la misère et de l'abandon qui étaient les siens par le passé, a trait à la façon dont vous allez gérer les problèmes de mobilité engendrés par ces projets, censés voir le jour d'ici deux ans. Un encombrement important risque de naître à l'avenue du Port. Votre prédécesseur avait annoncé la création d'un tramway entre la gare du Nord et la place Bockstael, devant utiliser l'assiette d'un pont à ériger dans l'axe de la rue Picard.

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- De omgeving van Thurn&Taxis is een moeilijke buurt. De stad Brussel wil er nu een groot stedenbouwproject ontwikkelen, met kantoren, woningen en winkels.*

Ik hoop dat de wijk op die manier kan ontsnappen aan de armoede en uitzichtloosheid die er heerst, maar vraag me af hoe u de mobiliteitsproblemen die het project zullen veroorzaken wilt aanpakken. Er dreigt een aanzienlijk fileprobleem te ontstaan ter hoogte van de Havenlaan. Uw voorganger had een tramlijn van het Noordstation naar Bockstael aangekondigd die via een brug ter hoogte van de Picardstraat zou worden gebouwd.

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

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

Quelles mesures concrètes allez-vous mettre en place en vue d'améliorer la mobilité dans le nouveau quartier qui va se créer ? Qu'en est-il de ce fameux pont à construire dans l'axe de la rue Picard ? Est-il encore envisagé ? Si non, pourquoi ? À supposer que ce pont soit construit, est-il envisageable d'y placer une bande de circulation dans les deux sens pour les voitures, en plus de l'axe prévu pour les vélos et les trams ? Dans l'hypothèse où le tram annoncé par votre prédécesseur serait sur les rails, quand pensez-vous qu'il puisse être mis en service ?

Hoe zult u de mobiliteit in de wijk organiseren? Behoudt u de idee van een nieuwe brug in het verlengde van de Picardstraat? Als die brug er komt, is daar dan tweerichtingsverkeer mogelijk, plus een strook voor fietsen en trams? Zal de tram die door uw voorganger werd aangekondigd, er ook effectief komen? Wanneer?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Close.

M. Philippe Close.- Dans le cadre du dossier relatif à Tour & Taxis, il faut se rappeler que le permis a mis longtemps à être délivré. Souvenons-nous de l'époque de l'introduction de la demande de permis, ainsi que des actions menées par la SNCB pour essayer d'exercer des droits quant à une option immobilière ! À cet égard, je suis d'accord avec M. De Wolf pour dire qu'aujourd'hui, le grand enjeu de Tour & Taxis réside dans l'affectation des bâtiments et dans son décloisonnement. Cela concerne notamment la manière dont le problème de mobilité va être réglé.

Pour l'instant, seul un quart du site est occupé. Tour & Taxis compte environ 230.000 m^2 encore à construire, et il faut constater qu'à la moindre exposition ou au moindre événement qui y est organisé, l'avenue du Port est largement embouteillée. En matière de mobilité, plusieurs axes peuvent être développés. Un débat doit encore être mené à propos de la station Sainctelette, dont la réouverture est régulièrement évoquée. Même si cette réouverture engendre un coût important et que la station n'est pas directement voisine de Tour & Taxis, cela pourrait avoir un sens.

Concernant le pont Picard, le PPAS ne le prévoyait

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close *(in het Frans).- Voor het dossier van Thurn&Taxis moest men lang wachten op de vergunning, onder meer omdat de NMBS druk uitoefende. De bestemming en het opentrekken van de site naar de omliggende wijken vormen vandaag de grootste uitdaging van Thurn&Taxis. Het mobiliteitsbeleid hangt daarmee samen.*

Momenteel is slechts een vierde van de site in gebruik. Er moet nog 230.000 m² nieuwbouw worden opgetrokken.

Bij elk evenement dat in Thurn&Taxis plaatsvindt, is de Havenlaan overbelast. Er zijn verscheidene mobiliteitsoplossingen mogelijk. Men zou het metrostation Sainctelette opnieuw kunnen openen, ook al zou dit heel wat kosten met zich meebrengen en ligt het station eigenlijk te ver van de site af.

In het BBP is de Picardbrug niet opgenomen. Toch bestaat er een grote politieke wil om deze brug te realiseren. In deze periode van budgettaire schaarste mogen we niet vergeten dat er al een brug bestaat die naar Thurn&Taxis leidt, namelijk de Redersbrug. Men heeft er ons meermaals op gewezen dat de Redersbrug niet stevig genoeg is en dat de aansluiting met de tramlijn in de Groendreef

pas. La situation s'est débloquée parce qu'il y a une grande volonté de progresser dans ce dossier. Cependant, en cette période de disette budgétaire, il ne faudrait pas oublier qu'un pont donnant sur Tour & Taxis existe déjà : le pont des Armateurs. On nous a déjà expliqué maintes fois que ce pont n'était pas assez solide et qu'il serait compliqué de composer avec le virage du tram venant de l'allée verte. Je vous rappelle cependant que si nous construisons le pont Picard - projet qui est inscrit dans les astres, mais qui n'est pas encore budgétisé -, nous allons devoir le faire en respectant les nouvelles normes européennes pour les bateaux. Par rapport au tirant d'eau, ce pont devrait dès lors culminer à onze ou douze mètres au-dessus de la surface. La surface à récupérer en termes urbains ne sera pas évidente, si l'on considère la pente à imprimer à la fois dans la rue Picard et dans l'allée verte.

Dans ce dossier où l'on évoque une connexion entre la gare du Nord et Pannenhuis ou Boeckstael, ne pourrait-on discuter du sort futur du pont des Armateurs ? Cet ouvrage existe déjà et pourrait être viabilisé rapidement pour le tram, quitte à supprimer une bande de circulation sur l'avenue des Armateurs. Sur ce point, je m'écarte de M. De Wolf. Cette suppression ne poserait pas un gros problème et le fait de faire passer trams et bus par cette voie serait une option intéressante. Ne pourrions-nous pas bénéficier d'avis plus circonspects en la matière, sachant que nombre de solutions ont déjà été imaginées ? Je songe au partenariat public-privé ou à la construction d'espaces de bureaux sur le terrain "Q8".

Nous ne sommes pas encore fort avancés, alors que la deuxième phase de l'urbanisation de Tour & Taxis va être amorcée. Or, si ce problème de mobilité n'est pas résolu, ce site ne fonctionnera pas.

Tout le monde en est conscient. Faut-il dès lors définitivement rejeter la piste du pont des Armateurs ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Albishari.

M. Aziz Albishari.- La question de Tour & Taxis telle que l'ont évoquée mes collègues est effectivement liée au décloisonnement et à la gestion de la mobilité autour de ce nouveau pôle

voor problemen zal zorgen.

Als de Picardbrug er ooit komt, zullen we de Europese normen inzake waterverkeer moeten naleven. De brug zou 11 à 12 meter boven het wateropvlak moeten uitsteken. De aanleg van een helling op de Picardstraat en de Groendreef wordt geen gemakkelijke opdracht.

Misschien moeten we onze aandacht meer richten op de Redersbrug, waar een tramlijn kan worden aangelegd op voorwaarde dat er op de Rederslaan een baanvak verdwijnt. Op dit vlak ben ik het niet eens met de heer De Wolf. Mijns inziens zal de afschaffing van een baanvak niet voor grote problemen zorgen. Zouden we hierover geen preciezer advies kunnen krijgen?

Er komt geen schot in dit dossier, ofschoon de tweede stedenbouwkundige fase van Thurn&Taxis binnenkort ingaat. Zonder oplossing voor de mobiliteitsproblematiek heeft dit project geen kans op slagen.

Iedereen is zich daarvan bewust, maar wil dat zeggen dat wij het project van de Redersbrug definitief moeten laten varen?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Wij moeten bij de ontwikkeling van de site van Thurn&Taxis inderdaad rekening houden met het mobiliteitsaspect. Er komen immers niet alleen*

très important pour Bruxelles. Ils ont parlé d'implantation de bureaux et de logements, et je rajouterais un élément non négligeable à mon sens : la création du plus grand parc bruxellois depuis pratiquement un siècle. Ceci drainera un public supplémentaire vers le quartier, qui s'ajoutera aux gens qui viennent y travailler ou qui y habitent. Développer une mobilité décloisonnée est donc d'une importance capitale.

La question du pont Picard n'est pas inscrite dans les astres, mais en est au stade de la réflexion. Contrairement à M. De Wolf, j'insiste pour que ce pont ne soit pas simplement un pont routier supplémentaire qui ne ferait qu'encombrer encore davantage l'avenue du Port.

Comment sera aménagée l'avenue du Port ? J'émets les plus grandes réserves sur le projet qui avait été soumis par votre prédécesseur, et qui avait déclenché une polémique. L'un des arguments essentiels de celui-ci était l'aménagement du BILC et la possibilité d' y amener des véhicules lourds.

Avez-vous maintenu ce réaménagement tout en supprimant le BILC ? Comment comptez-vous aménager les berges du canal qui font face au quartier de Tour & Taxis ?

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Le projet de votre prédécesseur, concernant la construction d'un pont et la création d'une ligne de tram rue Picard, est donc toujours pendant.*

Dans l'éventualité où la ligne de tram ne serait pas réalisée, j'espère que le projet de pont sera toutefois maintenu, notamment pour les piétons et les cyclistes. Il permettrait de revaloriser le quartier et de s'inscrire dans le développement d'une vision moderne de la ville, à l'instar du Milleniumbridge à Londres.

En revanche, la création d'une ligne de tram nécessitera des aménagements, notamment au carrefour avec la rue Vanderstichelen, où se croisent pas moins de cinq voiries.

Concernant les infrastructures cyclables sur le tronçon de l'avenue du Port, ne peut-on déjà prévoir des solutions provisoires, dans l'attente de kantoren en woningen, maar ook een groot park, dat mensen naar de wijk zal lokken.

De reflectie over de Picardbrug is nog aan de gang. Ik hoop dat die brug niet gewoon een extra wegenbrug wordt die het verkeer op de Havenlaan nog doet toenemen.

Het project dat uw voorganger had voorgesteld voor de heraanleg van de Havenlaan heeft een ware polemiek ontketend. Dat project was gebaseerd op de aanwezigheid van het BILC en het bijbehorend vrachtverkeer. Zult u die heraanleg-plannen behouden nu het BILC verdwijnt? Bent u van plan om de kanaaloevers tegenover Thurn&Taxis heraan te leggen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Als ik het goed begrepen heb, is het plan van uw voorganger om in de Picardstraat een brug te bouwen en een tramlijn aan te leggen nog steeds hangende.

Als die tramlijn er niet komt, hoop ik dat er toch nog altijd een voetgangers- en fietsersbrug komt. Wij zouden een voorbeeld kunnen nemen aan de Milleniumbridge in Londen, die dankzij haar hedendaagse architectuur een toeristische trek-pleister is geworden. Een brug aan de Picardstraat zou niet alleen een goede zaak zijn voor de mensen die in die wijk wonen en werken, maar zou ook mooi meegenomen zijn in een moderne stadsvisie.

Als de tramlijn er wel komt, zullen wij mijn inziens een oplossing moeten vinden voor het kruispunt met de Vanderstichelenstraat, waar maar liefst vijf straten bij elkaar komen.

Een ander aspect zijn de fietsvoorzieningen. Als

décisions définitives sur son aménagement ? Si aucune ligne de tram ne voit le jour rue Picard, il serait souhaitable d'y installer des pistes cyclables séparées.

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- J'espère que vous ne suivrez les suggestions ni de l'opposition, qui voudrait voir la circulation automobile emprunter le futur pont Picard, ni de la majorité, qui remet en cause le projet de ce pont et de la ligne de tram assurant une liaison directe entre la gare du Nord et le site de Tour & Taxis. Sa pertinence a été corroborée par de nombreuses études. Nous ne pouvons plus perdre cinq ans à envisager une autre option. Entre-temps, le site de Tour & Taxis sera entièrement construit, et la Région risque un engorgement du trafic à hauteur de l'avenue du Port et de la rue Picard.*

Le sp.a plaide pour une approche globale de la mobilité dans cette zone, qui privilégie l'accès direct au site via le pont Picard, que ce soit à pied, à vélo ou en transports en commun. Signalons par ailleurs que la sortie de métro Ribaucourt sera plus proche de l'entrée de Tour & Taxis qu'une éventuelle station Sainctelette.

fervente fietser maak ik regelmatig gebruik van de gewestelijke fietsroute nr. 5, die langs de Haven loopt. Een aantal jaren geleden voerde de Fietsersbond daar een actie met paaseieren. De prijsvraag was hoeveel eieren er nog over zouden blijven na 100 meter op dat traject te hebben gefietst. Het antwoord was: geen enkel. Ik begrijp dat men op bepaalde beslissingen wacht op de Havenlaan heraan te leggen, maar men zou toch tijdelijke oplossingen voor de fietsers kunnen uitwerken. Als er beslist wordt om geen tram in de Picardstraat te laten rijden, hoop ik dat men daarvan zal profiteren om gescheiden fietspaden aan te leggen.

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

De heer Jef Van Damme.- Ik hoor een aantal verontrustende echo's zowel vanuit de meerderheid als vanuit de oppositie. Zo pleit de heer De Wolf voor de heraanleg van autorijstroken op de toekomstige Picardbrug. Ik hoop dat u dat voorstel niet zal volgen, want dat is een totale aberratie. De meerderheid stelt dan weer voor om de Picardbrug, waarover onder de vorige regering reeds talrijke studies werden verricht, opnieuw in vraag te stellen en in het bijzonder de geplande tramlijnen. Dat is erg problematisch, want uit verschillende studies is gebleken dat dit de meest directe lijn is tussen het Noordstation en de toekomstige site van Thurn&Taxis. Als nu opnieuw de optie via de Redersbrug wordt bestudeerd zal het weer vijf jaar duren. Tegen die tijd is Thurn&Taxis wel degelijk vol-gebouwd en heeft het nog steeds geen tram en geen openbaar vervoer. Dan zal Brussel pas echt een volledig verkeersinfarct hebben. De heer Close verklaart zelf dat er een verviervoudiging van de bebouwing komt op het terrein van Thurn&Taxis. Als het gewest niet snel beslist om die tramlijn nu aan te leggen en we nog eens vijf jaar discussiëren, zal elke dag het verkeer vastlopen op de Havenlaan, in de Picardstraat, en dan zal zelfs een gewone brug voor voetgangers en fietsers niet volstaan.

De sp.a-fractie dringt er bij de minister op aan dat er een volwaardige oplossing komt voor Thurn&Taxis waarbij zowel openbaar vervoer als voet-gangers en fietsers via de Picardbrug op een directe manier de toegang van Thurn&Taxis kunnen bereiken. Tot slot wil er met mijn kennis van het Molenbeekse mobiliteitsprobleem op wijzen dat de metrouitgang Ribaucourt dichter zal liggen bij de ingang van Thurn&Taxis dan dat de

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Tout le monde s'accorde sur la nécessité de garantir l'accessibilité de l'ensemble du site de Tour & Taxis, y compris en transports en commun.*

(poursuivant en français)

Il est évident que les projets prévus sur le site nécessitent le développement des transports en commun autour de Tour & Taxis. Le contrat de gestion conclu entre la Région et la STIB prévoit l'étude de la desserte du site de Tour & Taxis. Les différentes hypothèses de desserte et de tracé d'une ligne de tram ont été examinées dans le cadre de l'étude d'incidences réalisée préalablement à la délivrance des permis sollicités pour urbaniser le site, ainsi que dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur d'aménagement approuvé par le gouvernement.

Il est à noter qu'à l'heure actuelle, malgré le permis d'urbanisme délivré par la Ville de Bruxelles en décembre 2009, l'urbanisation n'a pas encore démarré. Bien que certaines promesses aient été faites par mon prédécesseur, la ligne de tram desservant le site n'a pas été retenue comme axe prioritaire dans le programme du gouvernement.

Cependant, il n'est peut-être pas indispensable de disposer d'une ligne de tram au cours de la toute première phase de développement du site de Tour & Taxis. Cette infrastructure de transport public sera seulement nécessaire lorsque le site drainera un certain volume de personnes à transporter. Pour vous donner un ordre de grandeur, on estime qu'un nombre maximal de mille voyageurs par heure dans chaque direction peut être avantageusement transporté par autobus. Il faut donc examiner s'il n'est pas préférable de prévoir, durant la première phase de développement du site, une ligne de bus en site propre qui sera convertie plus tard en tramway.

Le financement du matériel roulant nécessaire, de même que les coûts d'exploitation de cette ligne, restent de toute façon à trouver. Seule une formule metrouitgang van een eventueel station Sainctelette.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Iedereen zal het er wel over eens zijn dat het hele terrein van Thurn&Taxis goed bereikbaar moet zijn, ook met het openbaar vervoer.

(verder in het Frans)

Het spreekt voor zich dat Thurn&Taxis goed zal moeten worden aangesloten op het netwerk van openbaar vervoer. In het beheerscontract van de MIVB staat dat die kwestie moet worden onderzocht. Er zijn al meerdere oplossingen onderzocht, zoals het aanleggen van een tramlijn, naar aanleiding van de effectenstudie die werd uitgevoerd voor de aanvragen van de vergunningen en van het richtplan dat de regering heeft goedgekeurd.

Hoewel de stad Brussel een stedenbouwkundige vergunning heeft afgeleverd in december 2009, is de ontwikkeling van de zone nog niet van start gegaan. De regering heeft uiteindelijk geen prioriteit gemaakt van een nieuwe tramlijn.

Misschien is het in de eerste fase van de ontwikkeling nog niet nodig dat de tramlijn er al is en kan ze worden aangelegd als een groter aantal mensen zich naar Thurn&Taxis moet begeven. Voor lijnen waar per uur maximaal duizend personen in elke richting moeten worden vervoerd, geeft men meestal de voorkeur aan een bus. Misschien kan er een busstrook worden aangelegd die later kan dienen als trambedding.

We moeten nog geld vinden voor rollend materieel en om de tramlijn uit te baten. Enkel een publiek-private samenwerking kan helpen om er vaart achter te zetten.

In het kader van het Belirisakkoord was er tijdens de vorige regeerperiode geld uitgetrokken voor een brug ter hoogte van de Picardstraat. De effectenstudie werd voltooid in 2005 en de vergunning kon worden uitgereikt. De vorige regering besliste echter om de plannen voor de brug af te voeren en het geld voor andere zaken te gebruiken. Later, aan het einde van de vorige regeerperiode, dook het plan opnieuw op. In het nieuwe programma van

de partenariat public-privé permettrait de dégager des solutions susceptibles d'accélérer le processus.

En ce qui concerne la réalisation de la passerelle enjambant le canal, qui est nécessaire aussi bien en cas d'exploitation d'un tramway que d'une ligne de bus, un budget était réservé dans le cadre de l'accord de coopération Beliris au début de la précédente législature. L'étude d'incidences relative à ce projet s'est achevée en 2005 et le permis était prêt à être délivré. En début de législature, le précédent gouvernement a estimé que la réalisation de cette passerelle était inopportune et le budget a été réaffecté à d'autres projets. Toutefois, en fin de législature, dans le cadre de l'adoption du schéma directeur d'aménagement du site de Tour & Taxis, le gouvernement a reconnu l'utilité de la réalisation de cette passerelle. Le projet figure dès lors à nouveau au programme Beliris 2010. Un montant de 500.000 euros est prévu pour reprendre l'ensemble de la procédure de permis d'urbanisme et refaire une étude d'incidences.

L'ensemble de la procédure - à savoir l'étude d'incidences, l'obtention du permis d'urbanisme, la rédaction du cahier des charges et la réalisation des travaux - prendra plusieurs années. La passerelle ne sera pas ouverte aux voitures. En effet, le projet d'urbanisation du site de Tour & Taxis repose en particulier sur la volonté de l'inscrire dans le cadre du développement durable et d'une mobilité alternative. Il serait contradictoire de réaliser une bonne desserte de ce site en transport public et, dans le même temps, d'y favoriser la circulation automobile.

En résumé, le projet de pont Picard revient sur la table, avec l'option d'en faire un pont réservé aux transports en commun, aux piétons et aux cyclistes. Le réaménagement de l'avenue du Port est, quant à lui, impératif. J'espère que les travaux débuteront dès la fin de cette année.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes, vous auriez préféré une piste cyclable provisoire, mais il vaut mieux que le réaménagement de l'avenue démarre le plus rapidement possible. Il tiendra évidemment compte des cyclistes.

(poursuivant en français)

Beliris is er 500.000 euro uitgetrokken voor een effectenstudie en de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning.

De hele procedure (effectenstudie, stedenbouwkundige vergunning, bestek en de werken zelf) zal meerdere jaren duren. De brug zal niet toegankelijk zijn voor auto's. Wij zien dit project immers in het kader van een duurzame ontwikkeling en een alternatieve mobiliteit en willen dat de site vooral goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

De Picardbrug is dus een optie, maar dan enkel voor openbaar vervoer, voetgangers en fietsers. De heraanleg van de Havenlaan is noodzakelijk en ik hoop dat de werken voor eind 2010 van start gaan.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, ik weet dat u graag een voorlopig fietspad had gezien, om de paaseieren te redden, maar het is beter om nu snel in te zetten op de heraanleg van de laan. Daarbij zullen we natuurlijk ook aandacht hebben voor de fietsers.

(verder in het Frans)

Het feit dat het BILC niet langer op die plaats zal worden ontwikkeld heeft geen invloed op de manier waarop wij de Havenlaan zullen heraanleggen. Er zijn immers nog tal van andere economische activiteiten in die zone gevestigd.

Le fait que le BILC ne sera pas implanté à cet endroit n'aura pas d'influence sur la manière dont nous concevrons l'avenue du Port. D'autres activités économiques y sont en effet implantées, tant du côté du canal que de l'autre côté de l'avenue.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- C'est digne d'une histoire belge ! Je vous interroge sur les mesures concrètes et j'entends qu'une passerelle, qui avait disparu, redevient un pont et va finalement exister ! J'ai entendu mon collègue grommeler de rage quand il a entendu que le tramway serait remplacé par un bus. À ma connaissance, un bus est pourtant plus polluant qu'un tramway. Or, vous voulez faire du développement durable ! Comme exemple de manque de cohérence d'un gouvernement et de désorganisation politique, cela vaut son pesant d'or. Je n'ai pas d'autre commentaire à faire.

- L'incident est clos.

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

INTERPELLATION 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 de l'UZ Jette".

INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNEMIE MAES,

concernant "l'accessibilité de l'UZ Brussel".

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- U pleit voor duurzame ontwikkeling, maar de voetgangersbrug zal door een wegenbrug worden vervangen en de tramlijn door een buslijn. Deze regering vertoont een totaal gebrek aan politieke coherentie.*

- Het incident is gesloten.

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

betreffende "de mobiliteitsproblemen van het UZ Jette".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES,

betreffende "de bereikbaarheid van het UZ Brussel".

M. le président.- En l'absence de M. Dominiek Lootens-Stael, excusé, son interpellation est considérée comme retirée, et l'interpellation jointe devient l'interpellation principale.

La parole est à Mme Maes pour son interpellation.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Contrairement à d'autres hôpitaux universitaires comme Erasme à Anderlecht ou Saint-Luc à Woluwe-Saint-Lambert, l'UZ Brussel souffre d'un manque d'accessibilité en transports en commun, au détriment, non seulement, des patients et des visiteurs, mais aussi du personnel et des étudiants qui fréquentent le site.*

L'UZ a conçu un plan de mobilité pour son personnel, qui prévoit quantité d'avantages tels qu'un abonnement gratuit aux transports en commun, des indemnités vélo et covoiturage, etc. L'offre insuffisante de transports en commun entraîne une sursaturation du trafic automobile, avec tous les problèmes de mobilité et de stationnement concomitants. Elle explique aussi la difficulté à recruter des candidats pour les fonctions critiques au sein de l'UZ.

Le personnel réclame depuis des années une navette entre la gare de Jette et l'UZ. Il a organisé des actions et lancé une pétition pour attirer l'attention sur cette nécessité.

Vous avez déclaré lors d'une précédente commission que le bus 53 effectuait le trajet entre un lieu proche de la gare et l'UZ. Essai à la clef, il faut compter vingt minutes de plus pour arriver à bon port, et cela pour une distance de deux kilomètres. De plus, les fréquences sont loin d'être optimales à certaines heures.

Le ministre flamand en charge de Bruxelles a déclaré à maintes reprises qu'il tenait un budget à disposition pour organiser une navette et il a sollicité la collaboration de la Région bruxelloise.

Avez-vous déjà eu des contacts avec votre homologue flamand ? Quand y aura-t-il une navette de bus ? Existe-t-il un plan financier ? Il faudrait que les choses soient claires.

Le désenclavement de l'UZ dépend aussi de la ligne

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Dominiek Lootens-Stael, die verontschuldigd is, wordt zijn interpellatie geacht te zijn ingetrokken, en de toegevoegde interpellatie wordt de hoofd-interpellatie.

Mevrouw Maes heeft het woord voor haar interpellatie.

Mevrouw Annemie Maes.- De bereikbaarheid van het UZ in Jette is reeds lang een pijnpunt. Niet alleen voor de patiënten en de bezoekers, maar ook voor de talrijke werknemers en studenten van het UZ is de nood aan een betere verbinding via het openbaar vervoer ontzettend groot. Andere Brusselse ziekenhuizen daarentegen, zoals Erasmus in Anderlecht en St-Luc in Sint-Lambrechts-Woluwe zijn zeer goed bereikbaar via de metro. Daarnaast zijn er ook woonwijken in de omgeving van het UZ die momenteel nog niet via een snelle verbinding bereikbaar zijn.

Het UZ heeft voor haar personeel reeds een eigen mobiliteitsplan ontwikkeld, waarin het tal van voordelen aanbiedt, zoals gratis openbaar vervoer, fietsvergoedingen, carpoolvergoedingen en dergelijke meer. Door het magere aanbod aan openbaar vervoer is er echter een oververzadiging van het autoverkeer aan het ziekenhuis met alle mobiliteits- en parkeerproblemen die daarmee gepaard gaan. Er zijn bovendien nog een aantal scholen in de buurt.

Er worden pogingen ondernomen om het probleem te verhelpen op lokaal vlak. Door de mobiliteitsproblemen is het ook moeilijk om personeel te vinden voor de knelpuntberoepen in het UZ.

Op 22 september 2009 organiseerden werknemers en vakbonden van het UZ een actie waarbij ze zelf een pendelbus hebben ingericht van het station van Jette naar het UZ, en tegelijkertijd was er ook een actie om gratis fietsen ter beschikking te stellen voor het personeel. Dit initiatief kende veel succes. De jaren voordien werden reeds petities georganiseerd en handtekeningen verzameld. Het personeel is al jaren vragende partij voor een pendelbus van het station van Jette naar het UZ.

In de vorige commissie hebt u verklaard dat er een bus 53 bestaat die niet zo ver van het station vertrekt. Ik heb die zelf eens genomen om een en ander te testen. Die bus doet er minstens twintig minuten over. Op bepaalde uren is ook de

de tram 9. Quand sera-t-elle en service ? Selon des rumeurs, tout serait reporté à 2012 parce que les commerçants locaux craignent les travaux. La STIB a pourtant fait savoir qu'il existait des techniques permettant de placer très rapidement des voies de trams.

Qu'en est-il du parking souterrain que votre prédécesseur pensait aménager place reine Astrid, pour compenser la perte de places de stationnement ? Y a-t-il encore de l'argent pour cela ?

Discussion

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

M. Paul De Ridder *(en néerlandais).- Il est positif que la desserte de l'UZ Brussel soit l'une des priorités du gouvernement en matière de transport public. L'UZ Brussel demande une navette, une liaison de bus efficace, une liaison de tram rapide et une bretelle vers le ring. Quand tout ceci sera- t-il réalisé ? Est-il tenu compte des desiderata de l'UZ ? Avez-vous des contacts avec l'hôpital, ainsi*

frequentie erg laag. Als men dan een bus heeft gemist heeft men dertig à veertig minuten nodig om aan het UZ te geraken en dat voor een afstand van twee kilometer.

De Vlaamse minister die bevoegd is voor Brussel, heeft al een paar keer herhaald dat hij geld ter beschikking heeft voor een dergelijke pendelbus. Hij vraagt Brussel wel om medewerking voor dit initiatief.

Hebt u al contact gehad met uw Vlaamse collega? Hoe concreet zijn zijn voorstellen? Wanneer zou de pendelbus worden ingelegd? Is er een financieel plan? Over welk bedrag gaat het? Het is belangrijk voor de werknemers dat u duidelijkheid schept.

De ontsluiting van het UZ Brussel is ook afhankelijk van tramlijn 9, waar al jaren naar wordt uitgekeken. Het UZ wordt bediend door buslijnen 13 en 14, die van Simonis vertrekken. Op bepaalde momenten zitten die bussen echter overvol en is het niet prettig om ze te gebruiken.

Wanneer komt de tramlijn er eindelijk? Ik heb geruchten gehoord dat alles wordt uitgesteld tot 2012 omdat de lokale handelaars heisa zouden kunnen maken over de werken. Dat zou zeer jammer zijn. Openbare werken kunnen problemen veroorzaken voor handelaars, maar de MIVB heeft duidelijk gemaakt dat er ondertussen technieken bestaan om tramsporen zeer snel te leggen.

Uw voorganger heeft ook beloofd een ondergrondse parking aan het Astridplein aan te leggen ter compensatie van het verdwijnen van parkeerplaatsen. Hoe zit dat? Is er nog geld voor?

Bespreking

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

De heer Paul De Ridder.- Ik sluit me aan bij de vragen van mevrouw Maes. De N-VA vindt het goed dat de bediening van het UZ Brussel, zoals omschreven op bladzijde 51 van het regeerakkoord, in het prioriteitenlijstje op het gebied van openbaar vervoer werd opgenomen. Het UZ Brussel vraagt terecht een pendelbus, doeltreffende busverbindingen, een sneltram en een oprit naar de

qu'avec la Région flamande concernant une meilleure accessibilité via le ring et la commune de Jette ?

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- Mes collègues ont déjà abordé tous les points essentiels. La ligne de tram reliant Simonis à l'UZ est importante, non seulement pour l'hôpital, mais également pour les Jettois. Il faut qu'elle soit réalisée au plus vite. Par ailleurs, le ministre flamand des Affaires bruxelloises a proposé de contribuer au financement de la navette de bus avec l'UZ . Des mesures d'urgences doivent être prises.*

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- L'UZ Brussel est actuellement 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 actuellement l'UZ Brussel à la gare de Jette. Le mauvais état du revêtement routier, allié à l'impossibilité pour les bus d'effectuer un demi-tour sur la place Cardinal Mercier et de desservir les mêmes arrêts que le tram, ont conduit au déplacement des arrêts vers l'avenue Secrétin en attendant un réaménagement futur. La distance entre l'arrêt et la station est de 200 mètres.

Mieux desservir l'UZ Brussel en transports en commun fait partie des priorités du gouvernement bruxellois. Cela figure également dans le contrat de gestion de la STIB. C'est pourquoi, la Région a réalisé une étude d'impacts, qui a conclu à la nécessité de procéder à l'aménagement d'une ligne de tram (n° 9) en site propre. Le gouvernement entend concrétiser ce projet au cours de la législature actuelle.

L'étude effective pour la réalisation de ce projet est en cours. Les premiers plans concrets pour la

Ring. Wanneer wordt daar allemaal werk van gemaakt? Wordt er rekening gehouden met de wensen van het UZ Brussel? Pleegt u overleg met het ziekenhuis? Pleegt u overleg met het Vlaams Gewest over een betere bereikbaarheid via de Ring en de gemeente Jette?

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

De heer Jef Van Damme.- Ik heb al lang geleden een vraag gesteld over deze kwestie. Mijn collega's hebben alle essentiële punten vermeld. De tramlijn die Simonis moet verbinden met het UZ Brussel is niet enkel belangrijk voor het UZ, maar ook voor heel veel Jettenaars. Ik hoop dat die er zeer snel komt. De Vlaamse minister voor Brusselse Aangelegenheden heeft aangeboden om mee te helpen aan de financiering van de pendelbus naar het UZ Brussel. Er moeten dringend maatregelen genomen worden. Vooral de tramlijn is van groot belang.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het UZ Brussel wordt momenteel bediend door de buslijnen 13, 14, 53 en 84, wat toch opmerkelijk is voor een plaats die aan de grens van het gewest ligt.

Bus 53 verbindt het UZ Brussel en het station van Jette. De frequenties bedragen 7,5 minuten tijdens de spitsuren, 15 minuten overdag en 20 minuten na 20u 's avonds. Door de slechte staat van het wegdek en de onmogelijkheid om de bussen te laten terugdraaien op het Kardinaal Mercierplein en dezelfde haltes te bedienen als de tram, bevinden de haltes van bus 53 zich momenteel op de Secrétinlaan. De wandelafstand ten opzichte van het station bedraagt 200 meter of zo'n drie minuten. Het gaat echter maar om een tijdelijk ongemak, aangezien het Kardinaal Mercierplein volledig zal worden heraangelegd.

Een betere bediening van het UZ Brussel door het openbaar vervoer maakt deel uit van de prioriteiten van de Brusselse regering. Dat staat niet alleen in de regeringsverklaring, maar ook in het beheerscontract van de MIVB. Het gewest heeft een effectenstudie uitgevoerd en de beste oplossing is een tramlijn (nr. 9) in eigen bedding. Het vertrekpunt van die lijn zal aan het metrostation Simonis

première phase devraient pouvoir être finalisés dans le courant de cette année.

Par ailleurs, une correspondance est prévue entre le RER et le réseau de la STIB au niveau de l'avenue de l'Exposition universelle.

La demande de permis d'urbanisme sera introduite début 2011. L'établissement de cette demande prend un certain temps, étant donné que les plans doivent être accompagnés d'un rapport d'incidence circonstancié.

La gare ferroviaire Simonis, opérationnelle depuis le 13 décembre 2009, dispose d'un accès direct au métro, ainsi qu'aux lignes de bus vers l'UZ Brussel.

La STIB n'a pas encore été contactée par la Région Flamande au sujet d'une navette de bus et de son financement. Pour le moment, il s'agit uniquement d'une piste de réflexion du ministre flamand compétent pour les affaires bruxelloises, Pascal Smet.

Concernant la création d'une sortie du ring vers l'UZ, rien n'est prévu. Nous n'avons pas encore abordé ce point avec la Région flamande. Nous pourrions toutefois le faire, notamment dans le cadre du groupe de travail que nous envisageons de créer avec la Région flamande concernant les chantiers routiers.

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

liggen. De regering wil dit project nog deze legislatuur verwezenlijken.

De effectieve studie voor het uitwerken van het project is momenteel lopende. In de loop van dit jaar moeten de concrete plannen voor de eerste fase afgewerkt kunnen worden, dit is voor de zone tussen het metrostation Simonis en het kruispunt Dikke Beuklaan - Romeinsesteenweg - Tentoonstellingslaan. Nadien is er eventueel nog een tweede fase mogelijk, die verder loopt over het grondgebied van Brussel-Stad.

Op deze lijn wordt een overstappunt tussen het GEN (lijn Dendermonde - Denderleeuw - Aalst) en het MIVB-net gepland op de Wereldtentoonstellingslaan.

De aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning zal normaal gezien begin 2011 worden ingediend. Het opmaken van die aanvraag neemt wat tijd in beslag, omdat de plannen vergezeld moeten zijn van een omstandig effectenrapport.

Op 13 december 2009 werd het treinstation Simonis geopend. Het ligt op lijnen 50 en 60. Dat zijn de verbindingen richting Aalst en Dendermonde. Op die plaats is het nu mogelijk om rechtstreeks over te stappen van de trein op de metro en de buslijnen richting het UZ Brussel. Dat is interessant voor mensen die van buiten Brussel komen.

De MIVB werd nog niet gecontacteerd door het Vlaams Gewest over het inleggen van een pendelbus en de financiering daarvan. Ik verwijs naar het idee dat werd gelanceerd door de Vlaamse minister voor Brusselse aangelegenheden Pascal Smet. Op dit moment is er nog niets concreets gebeurd.

Mijnheer De Ridder, u vroeg of er een afrit op de Ring ter hoogte van het UZ Brussel kan komen. Zo'n afrit is niet gepland. We hebben de zaak nog niet besproken met de Vlaamse overheid. Aangezien we onlangs afspraken hebben gemaakt met de Vlaamse minister voor Transport en Openbare Werken om een werkgroep op te richten over wegenwerken, de Ring enzovoort, wil ik niet uitsluiten dat we de vraag ter sprake zullen brengen in de werkgroep.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- J'apprends avec plaisir que le tram 9 est une priorité et que la demande d'obtention du permis d'urbanisme sera introduite début 2011.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Ce sera effectivement le cas dès que l'étude d'incidence sera achevée.*

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- La navette de bus constitue une piste de réflexion, et il revient au ministre flamand des Affaires bruxelloises ou à la STIB de la concrétiser.*

Les travailleurs de l'UZ Jette commencent leur journée très tôt et terminent parfois très tard, à des heures ou les fréquences sont réduites à un passage toutes les 20 minutes. Par conséquent, il ne faut pas abandonner la piste de la navette, pour laquelle ils sont même prêts à apporter une contribution financière.

- L'incident est clos.

Mevrouw Annemie Maes.- Het verheugt mij dat tram 9 een prioriteit is en dat u begin 2011 de stedenbouwkundige vergunning zult aanvragen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Inderdaad, zodra het effectenrapport voltooid is.

Mevrouw Annemie Maes.- Wat de pendelbus betreft, noteer ik dat het momenteel nog maar een denkspoor is en dat het aan de Vlaamse minister voor Brussel is om u of de MIVB een concreet voorstel te doen.

Het klopt dat bus 53 tijdens de spitsuren een frequentie van 7,5 minuten heeft, maar de werknemers van het UZ Jette hebben speciale werkuren. Zij beginnen soms heel vroeg en eindigen soms heel laat en op die ogenblikken rijdt de bus maar met een frequentie van 20 minuten. De vraag om een pendelbus is reëel. De werknemers zijn zelfs bereid zijn om financieel bij te dragen aan die pendelbus. Het is dus zeker een denkspoor dat verder moet worden onderzocht.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'aménagement et l'uniformisation des passages pour piétons".

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de aanleg en uniformisering van de oversteekplaatsen voor voetgangers".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JOËL RIGUELLE,

concernant "la sécurité des piétons sur les axes régionaux et l'entretien et l'aménagement de passages pour piétons sécurisés".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE,

betreffende "de veiligheid van de voetgangers op de gewestwegen en de aanleg van veilige oversteekplaatsen voor voetgangers".

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

M. Vincent De Wolf.- Mon attention a été attirée par une étude réalisée par l'asbl Touring sur l'efficacité des passages pour piétons. Chaque année, plus de 8.000 piétons meurent sur les routes européennes. Le moindre des paradoxes n'est pas que la moitié d'entre eux sont tués sur un passage pour piétons. Touring s'est intéressé à cette question. Une enquête relative à cette problématique révèle qu'en 2009, Bruxelles, s'est classée 9e sur 31 villes européennes. Bizarrement, l'année précédente, Bruxelles s'était extrêmement mal classée. Je n'ai pourtant pas bien compris ce qui a changé en si peu de temps dans la qualité de nos passages pour piétons. En 2009, nous étions dans les meilleurs, et en 2008, dans les plus mauvais !

Je reconnais que les passages pour piétons sont de plus en plus éclairés à l'aide d'une vive lumière blanche, afin que le passage soit bien visible aux yeux des automobilistes. On évite également les problèmes de peinture en plaçant des pavés de couleur blanches colorés dans la masse. Néanmoins, les choses peuvent encore être améliorées, selon Touring. M. Smet avait fait des gorges chaudes l'année dernière quant au fait que les communes se seraient opposées à la règle des cinq mètres pour le stationnement des véhicules à proximité des passages pour piétons, à laquelle la Région était favorable. Le problème est évidemment qu'il y a trop de voitures en ville et que ces infractions sont assez peu sanctionnées.

Le problème est un problème de visibilité. L'adaptation que subissent les voiries locales, et que devraient subir les voiries régionales, servira à empêcher physiquement le stationnement à proximité des passages pour piétons. Une autre suggestion consiste à doter les feux d'un système qui fait clignoter le feu vert avant de le passer au rouge. Qu'en est-il de vos concertations avec le niveau européen ? Les différentes associations de protection des usagers demandent un standard européen dans l'aménagement des passages pour piétons, ce qui est assez logique. Les règles du code de la route sont en effet de plus en plus harmonisées, comme on le remarque au niveau des carrefours directionnels, qui deviennent en général prioritaires.

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- De vzw Touring heeft onlangs een studie uitgevoerd over de veiligheid van de oversteekplaatsen voor voetgangers. Elk jaar sterven er meer dan 8.000 voetgangers op de Europese wegen, waarvan de helft op een voetgangersoversteekplaats. In 2009 eindigde Brussel negende op een lijst van 31 Europese steden. Het jaar voordien had Brussel een veel slechtere rangschikking. Hoe is de kwaliteit van onze oversteekplaatsen zo snel kunnen verbeteren?*

Steeds meer oversteekplaatsen worden met een fel wit licht verlicht om ze zichtbaarder te maken voor de automobilisten. In plaats van verf worden ook steeds vaker gekleurde stenen gebruikt om de oversteekplaatsen aan te duiden.

Volgens Touring kunnen er evenwel nog een aantal zaken worden verbeterd. Zo zouden de gemeentelijke en gewestelijke wegen zo moeten worden aangepast dat parkeren in de nabijheid van de oversteekplaatsen fysiek onmogelijk wordt (vijfmeterregel). Een andere mogelijkheid is om het groen licht te laten knipperen voordat het rood wordt.

De verenigingen pleiten voor een Europese standaard voor de voetgangersoversteekplaatsen. Hebt u hierover al overleg gepleegd met Europa? Is Europa van plan de aanleg en signalisatie van voetgangersoversteekplaatsen te harmoniseren?

Wij stellen al een zekere eenvormigheid vast op het vlak van de wegcodes, bijvoorbeeld wat de voorrang in de wegrotondes betreft.

Hoever staan uw projecten van gedeelde ruimten zonder enige signalisatie en de zones met beperkt verkeer? Welke andere maatregelen overweegt u om de veiligheid van de voetgangersoversteekplaatsen te verbeteren en zo het aantal ongevallen op die oversteekplaatsen te verminderen?

Des consultations sont-elles en cours ? Disposez-vous d'informations quant à une harmonisation européenne de la signalisation et de l'installation des passages pour piétons ? Où en êtes-vous dans l'instauration d'espaces partagés dépourvus de toute signalisation et de zones à circulation restreinte ? Quelles autres mesures avez-vous prises ou comptez-vous prendre afin d'améliorer la qualité des passages pour piétons et de diminuer le nombre d'accidents sur ceux-ci ?

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

M. Joël Riguelle.- Le journal Le Soir a publié le vendredi 22 janvier un article concernant la sécurité des piétons en Région bruxelloise. Notre Région occupe une place honorable dans le classement des villes européennes en matière de sécurité. Il reste pourtant des progrès à accomplir dans ce domaine, même si le conducteur belge, en général, respecte relativement bien l'obligation de s'arrêter devant un piéton qui veut emprunter un passage protégé.

Une problématique particulière est celle des axes régionaux qui, empruntés par des lignes de tram ou de bus, ont été mis en voirie prioritaire. Cela entraîne un effet collatéral en raison de la priorité accordée également aux automobilistes empruntant ces axes. On peut en imaginer les conséquences à certaines heures de la journée, avec des vitesses peu retenues, voire excessives, qui mettent les piétons en danger. J'y reviendrai.

Des mesures particulières de marquage propre au tram ont été entreprises sur certaines voiries régionales pour rappeler la présence du tram aux piétons et tenter d'éviter des accidents graves, tels qu'on en a connus récemment. Ces mesures étaient nécessaires et ma première question portera sur la poursuite de ce programme spécifique de marquage, ainsi que sur le phasage de l'opération.

Un autre point d'attention important est celui des passages pour piétons sur les voiries régionales prioritaires. Comme je l'évoquais plus haut, la vitesse des véhicules est encouragée par la mise en voirie prioritaire. La traversée des voiries y est plus problématique que sur d'autres axes moins fréquentés. Force est de constater que tous les passages pour piétons ne sont pas équipés d'un éclairage suffisant, ou ne bénéficient pas d'un

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- In Le Soir van 22 januari stond een artikel over de veiligheid van voetgangers in Brussel. Onze stad doet het erg goed in vergelijking met andere Europese steden. Toch is er nog ruimte voor vooruitgang, ook al leven chauffeurs de verplichting om te stoppen voor zebrapaden doorgaans goed na.*

Er stelt zich echter een probleem op grote voorrangswegen waar bussen of trams rijden. Er wordt vaak snel gereden, wat gevaarlijk is voor voetgangers.

Op bepaalde wegen zijn er wegmarkeringen aangebracht om voetgangers erop te duiden dat trams voorrang hebben. Dat is een goede zaak, en ik wil graag weten of er overal zulke wegmarkeringen worden aangebracht.

Op voorrangswegen is het gevaarlijk om over te steken, want er wordt vaak snel gereden. Ik stel vast dat veel oversteekplaatsen onvoldoende verlicht zijn en dat de wegmarkeringen dikwijls niet volstaan. Kunt u dat toelichten? Neemt u maatregelen voor een betere verlichting? Wordt er rekening mee gehouden als de weginrichting wordt aangepast?

Foutparkeerders die hun wagen vlakbij oversteekplaatsen laten staan, zorgen vaak voor gevaarlijke situaties. U moet overleg plegen met de politiezones om ervoor te zorgen dat zulke overtredingen systematisch worden geverbaliseerd. Pleegt u overleg met de politiezones?

marquage au sol efficace et régulier. La ministre pourrait-elle m'éclairer sur les mesures prises pour renforcer la sécurité des piétons sur ces passages ? Des mesures particulières d'éclairage sont-elles planifiées ? La problématique est-elle intégrée dans la conception des nouveaux projets régionaux d'aménagement ?

Enfin, la problématique du stationnement gênant - que je qualifierais plutôt de dangereux - en amont immédiat des passages pour piétons doit être abordée avec les zones de police, afin que celles-ci donnent les instructions nécessaires à leur personnel pour verbaliser systématiquement ces infractions qui mettent la vie des usagers les plus faibles en danger. La ministre peut-elle me dire si des contacts existent dans ce sens avec les chefs de corps des six zones bruxelloises - bien coordonnées, quoi qu'on en dise - et si des mesures particulières sont prises ?

Discussion conjointe

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

M. Aziz Albishari.- Je profite de ces deux interpellations pour aborder la place du piéton en général dans la politique d'aménagement de l'espace public à Bruxelles. Les passages pour piétons en sont l'élément le plus visible. Historiquement, le piéton est le maillon faible de la politique d'aménagement de l'espace public dans notre Région. En effet, nous avons des spécialistes au sein des administrations, ainsi que des groupes de pression pour la circulation automobile, pour les transports en commun et pour la politique des cyclistes. Or, nous n'avons ni spécialistes au sein des administrations, ni groupes de pression pour la politique des piétons. Automobilistes, utilisateurs de transport en commun ou cyclistes, nous sommes pourtant tous des piétons en puissance.

J'aborderai plus en détail la problématique avec votre collègue M. De Lille. Il y a cependant d'ores et déjà lieu d'envisager la politique des piétons de manière plus systématique et structurelle dans cette Région. À titre d'exemple, prenons la question des passages pour piétons standardisés. La commune de Berchem-Sainte-Agathe a mis en place un système

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Ik maak gebruik van de gelegenheid om het Brusselse voetgangersbeleid te bespreken. Oversteekplaatsen zijn het meest zichtbaar. Vroeger kregen voetgangers weinig aandacht in de Brusselse openbare ruimte. Nog altijd zijn er geen specialisten bij de administratie die zich specifiek met voetgangers bezighouden. Er bestaan ook geen belangenverenigingen voor voetgangers.*

Het is nochtans aangewezen om een beleid te voeren waarin rekening wordt gehouden met voetgangers. In Sint-Agatha-Berchem worden er bijvoorbeeld wegmarkeringen met een specifieke kleur gebruikt voor voetgangersoversteekplaatsen. Dat is weliswaar goed bedoeld, maar het systeem wordt enkel in die gemeente gebruikt.

Als andere gemeenten gelijkaardige ideeën hebben, zal dat resulteren in een patchwork van verschillende soorten oversteekplaatsen !

de passages pour piétons avec des couleurs particulières. Sans doute est-ce pour la bonne cause, mais il n'en demeure pas moins que le système est spécifique à cette commune.

Si d'autres communes éprouvent des velléités de ce genre, nous allons nous retrouver avec un catalogue de passages pour piétons et de systèmes de sécurité disparates !

M. Joël Riguelle.- Les passages pour piétons sont réglementaires. Ils sont blancs, mais le fond, au lieu d'être gris comme l'asphalte, est vert.

M. Aziz Albishari.- Quand on y ajoute le rouge utilisé pour les trams, on s'expose toutefois à l'apparition d'un patchwork de systèmes de signalisation piétonne dans notre Région.

Pour ce qui est du mobilier urbain gênant, il empêche les piétons ou automobilistes de s'identifier à temps, ce qui pose des problèmes de sécurité. J'ai par ailleurs introduit une question écrite à votre collègue M. Kir sur les permis d'urbanisme délivrés dans le cadre des contrats publicitaires. En effet, toute une série de panneaux publicitaires placent les piétons en situation difficile, voire dangereuse. Le dispositif Villo en est un exemple.

À cela s'ajoute encore la problématique des oreilles de trottoirs. Contrairement à ce que prévoit le code de la route, elles permettent un stationnement beaucoup plus rapproché des carrefours et des passages pour piétons. Alors que le minimum était auparavant fixé à cinq mètres, les voitures sont aujourd'hui stationnées beaucoup plus près des passages pour piétons. En d'autres endroits, c'est l'éclairage qui est déficient. La question de la sécurité des piétons doit donc s'inscrire dans une approche structurelle, accompagnant chaque aménagement d'espace public.

M. le président.- Je reviens un instant sur le problème des axes prioritaires sur le boulevard du Midi, du côté de la porte de Ninove. Les gens essayent d'y attraper le tram, le soir, alors que les voitures roulent à des vitesses folles. Trois à quatre accidents s'y produisent chaque année et ces cinq dernières années, plusieurs ont été mortels. Je m'excuse d'intervenir à propos d'un cas particulier, mais il y a là un problème urgent. Je suis prêt à tous les réaménagements, même à une réduction du

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- De oversteekplaatsen zouden wit zijn zoals voorgeschreven, maar op een groene achtergrond.*

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Samen met de rode aanduidingen voor de trams wordt het systeem van aanwijzingen voor voetgangers dan wel erg ondoorzichtig.*

Sommig stadsmeubilair werkt storend, omdat het de voetgangers en de automobilisten minder zichtbaar maakt, wat dan weer de onveiligheid in de hand werkt. Ik heb trouwens een schriftelijke vraag gericht tot de heer Kir over de stedenbouwkundige vergunningen voor reclame. Veel reclameborden, waaronder die voor het Villo-systeem, brengen de zichtbaarheid van de voetgangers in het gedrang.

En dan is er nog het probleem van de aanleg van de voetpaden aan oversteekplaatsen, waardoor de parkeerplaatsen veel dichter bij het kruispunt en bij de oversteekplaatsen voor voetgangers komen te liggen.

Nog elders is het de verlichting die te wensen overlaat. Binnen een structurele aanpak moet de veiligheid van de voetganger dus aandacht krijgen bij elke heraanleg van de openbare ruimte.

De voorzitter *(in het Frans).- Op de Zuidlaan, aan de kant van de Ninoofse Poort vinden elk jaar drie of vier ongelukken plaats, waarvan er de laatste jaren verschillende dodelijk waren. Mensen proberen er 's avonds de tram te nemen, terwijl de wagens er aan krankzinnige snelheden doorrazen. Deze weg moet dringend heringericht worden!*

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

nombre de bandes sur le boulevard du Midi !

La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ma réponse sera longue, car il y a eu beaucoup de questions très concrètes.

Comme c'était déjà le cas lors de l'étude précédente, seuls douze passages pour piétons ont été analysés à Bruxelles. Ils sont tous situés dans un rayon de trois kilomètres autour de la Grand-Place. C'est évidemment trop peu pour en tirer des enseignements statistiquement significatifs à l'échelle de la Région. On pourrait certes être satisfait de ce que les résultats s'améliorent, mais il y a encore du travail à accomplir au niveau de la sensibilisation des communes, souvent confrontées au problème de la pression du stationnement, ou au niveau de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, souvent hostile à la mise en place d'îlots.

Mon administration et moi-même sommes très concernés par la problématique de la sécurité sur les passages pour piétons. Ceux-ci font en effet partie des victimes surreprésentées dans les accidents, et plus particulièrement encore à Bruxelles. Des moyens ont déjà été mis en œuvre par le passé, tant pour étudier cette problématique que pour fournir et diffuser de nombreuses recommandations sur le sujet. Ainsi, tout gestionnaire de voirie doit se conformer au Règlement régional d'urbanisme (RRU) dès lors qu'il projette le réaménagement d'une voirie. Ce RRU va plus loin que le code de la route, exigeant le respect systématique d'un recul de cinq mètres entre les zones de stationnement et les traversées piétonnes, afin de garantir une bonne visibilité pour les piétons et les conducteurs. Il impose également que les trottoirs soient abaissés à hauteur des passages, et que les ressauts soient au maximum de deux centimètres et chanfreinés.

Mon administration a en outre commandé à l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) diverses études, dont deux, récemment publiées, concernent les piétons. L'une est intitulée "Accidents de piétons sur passages pour piétons non réglés par feux - Analyse détaillée d'accidents (2000-2005) en Région de Bruxelles-Capitale", et l'autre "Étude des accidents entre un tram et un piéton en Région de Bruxelles-Capitale". Ces deux

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Er werden maar twaalf oversteekplaatsen voor voetgangers geanalyseerd, allemaal in een straal van drie kilometer rond de Grote Markt. Daaruit kunnen we geen statistische conclusies trekken voor heel het gewest. De resultaten verbeteren, maar er is nog heel wat werk om de gemeenten hiervoor warm te maken. Zij zitten immers met een parkeerprobleem en creëren ook niet graag vluchtheuvels.*

De voetgangers zijn oververtegenwoordigd onder de slachtoffers van verkeersongevallen, zeker in Brussel. Hier zijn al veel studies over verricht en aanbevelingen voor gedaan. Elke wegbeheerder moet zich houden aan de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) bij de heraanleg van wegen. De GSV is strenger dan de wegcode en vereist een afstand van vijf meter tussen parkeerzones en oversteekplaatsen en verlaagde trottoirs ter hoogte van de oversteek-plaatsen.

Mijn administratie heeft bij het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) ook twee studies besteld, één over ongevallen met voetgangers op oversteekplaatsen zonder verkeerslichten en één over ongevallen met voetgangers en trams. Aan de hand daarvan kunnen we nagaan welke infrastructuren deze ongevallen in de hand werken of zouden kunnen tegengaan.

In de studies staan ook aanbevelingen over de aanleg van de openbare ruimte. We hebben ze voorgesteld aan de gemeenten. Mijn administratie heeft ook een vademecum gepubliceerd over voorzieningen voor personen met een beperkte mobiliteit in de openbare ruimte. Daarin wordt ook aandacht besteed aan blinden en slechtzienden. Tijdens de Staten-Generaal voor de Verkeers-veiligheid van 2003 en 2007 werden meerdere aanbevelingen geformuleerd inzake veilige oversteekplaatsen voor voetgangers.

Mijn administratie levert inspanningen om de verlichting van oversteekplaatsen te verbeteren en gebruikt steeds vaker thermoplastische verf voor wegmarkeringen.

documents ont permis de mettre en exergue, sur la base de l'analyse des données relatives aux accidents, les éléments d'infrastructure qui, par leur présence ou leur absence, ont pu y contribuer.

Des recommandations d'aménagement figurent également dans ces ouvrages, qui ont été présentés et distribués aux communes via leurs conseillers en mobilité. Mon administration a également publié un vade-mecum relatif aux aménagements pour personnes à mobilité réduite, diffusé lui aussi à maintes reprises. La question des déficiences visuelles y est abondamment expliquée. Il n'est pas inutile non plus de rappeler que les États généraux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale de 2003 et 2007 contiennent diverses recommandations relatives à la sécurisation des traversées piétonnes.

Enfin, pour répondre d'un point de vue technique au problème de la visibilité des traversées piétonnes, notons par exemple que mon administration procède au besoin et suivant les moyens disponibles au renforcement de l'éclairage de la traversée, de même qu'elle utilise de plus en plus fréquemment de la peinture thermoplastique pour leur marquage.

Quant à un standard européen, mon administration n'a eu jusqu'à ce jour aucun contact en ce sens. Nous allons approfondir cette question.

La possibilité d'introduire le concept des audits de sécurité routière à l'occasion de grands projets de réaménagement pourrait permettre d'atteindre un niveau de sécurité des traversées piétonnes supérieur à celui d'aujourd'hui. La mise en place de ce qui est appelé des espaces partagés, même à titre expérimental, requiert tout d'abord concertation et collaboration entre les différents acteurs, dont l'État fédéral, l'IBSR et les communes, qui sont les principales intéressées. En effet, les voiries régionales, qui ont par définition une vocation supra-locale, ne se prêtent pas à ce type d'aménagement ou de gestion. Je rappelle néanmoins que des espaces similaires aux espaces partagés existent en Belgique depuis 2004. Ils sont connus sous le vocable "zones de rencontre".

Le marquage spécifique "trams" a été réalisé conformément à un plan de normes, sur plus de la moitié des traversées piétonnes concernées par le passage d'un tram. Le programme de marquage, qui

We hebben nog geen contacten gehad over een Europese standaard.

De invoering van veiligheidsonderzoeken voor grote herinrichtingsprojecten kan ervoor zorgen dat het verkeer veiliger wordt voor voetgangers. Over zogenaamde gedeelde ruimten moet echter worden onderhandeld met verschillende instanties, zoals de federale overheid, het BIVV en de gemeenten. Gewestwegen lenen zich daar niet toe. Sinds 2004 bestaan er echter al "ontmoetings-zones", die er sterk op lijken.

De specifieke wegmarkeringen voor trams werd aangebracht op meer dan de helft van de oversteek-plaatsen voor voetgangers die tramsporen kruisten. Het programma ging van start in 2007 en is gespreid over vier jaar. Het beperkt zich niet tot gewestwegen.

We hebben onvoldoende informatie om conclusies te kunnen trekken over een eventueel verband tussen de invoering van voorrangswegen en een hogere snelheid van auto's. De studie over de Alsembergsesteenweg liet alleszins niet zo'n conclusie toe.

Voor nieuwe herinrichtingsprojecten zijn zowel de gemeenten als het Brussels Gewest verplicht om de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) na te leven.

In de veiligheidsplannen voor 2009-2012 van de zes politiezones wordt rekening gehouden met het probleem van de foutparkeerders. De politie stelt processen-verbaal op, maar overtredingen moeten ook kunnen worden vervolgd. Controles volstaan echter niet als oplossing voor een slechte weg-inrichting. Ik wil er in de toekomst over waken dat er zo weinig mogelijk fouten worden begaan die verkeersslachtoffers kunnen eisen.

Ik hoop dat de gemeenten dezelfde aandacht besteden aan de gemeentewegen.

Mijnheer Albishari, twee ambtenaren van het ministerie houden zich specifiek bezig met voet-gangers. De ene concentreert zich op verkeers-veiligheid, de andere op oversteekplaatsen.

De regering heeft voldoende aandacht voor de voetgangers. In de regeringsverklaring gaan we uit van het STOP-principe, waarbij de voetgangers

ne se limite pas aux voiries régionales, est réalisé par la STIB et porte sur quatre années. Il a commencé en 2007.

Nous ne disposons pas actuellement d'éléments permettant de faire le lien entre une éventuelle augmentation des vitesses pratiquées et la mise en priorité des voiries régionales. En effet, seule la chaussée d'Alsemberg a fait l'objet d'une étude avant et après sa mise en priorité, et aucune augmentation de la "V85", qui est la vitesse au-dessous de laquelle roulent 85% des conducteurs, n'y a été constatée, ce qui a d'ailleurs été confirmé par les services de police.

Pour ce qui concerne les nouveaux projets d'aménagements, comme je l'ai déjà indiqué en répondant aux questions de M. De Wolf, tant la Région que les communes sont tenues de se conformer au Règlement régional d'urbanisme.

Le problème du stationnement dangereux et gênant est pris en compte dans les plans zonaux de sécurité 2009-2012 des six zones de police bruxelloises. Soit il fait l'objet soit d'une rubrique particulière, soit il est repris dans la rubrique "sécurité routière". S'il appartient à la police de verbaliser, il faut aussi s'assurer que les autres acteurs de la chaîne contrôle-sanction sont en mesure d'accomplir leur travail de façon optimale. Néanmoins, il est certain que le contrôle-sanction ne peut pallier, à lui seul, les défauts de conception initiale. C'est pourquoi, en tant que ministre des Transports et des Travaux Publics, je veillerai à l'avenir à ce que tout soit mis en oeuvre au niveau de l'infrastructure régionale pour éviter de tels défauts qui occasionnent encore trop souvent la perte de vies humaines parmi les piétons.

J'espère que les gestionnaires communaux en feront autant sur leurs voiries, qui constituent plus de 80% du réseau routier de notre Région.

J'ajouterai, à l'attention de M. Albishari, que deux fonctionnaires, au sein du ministère, s'occupent de cette problématique. L'un d'eux s'intéresse à la problématique générale de la sécurité routière, l'autre s'occupe des passages pour piétons.

Je ne pense pas que le gouvernement manque d'attention aux piétons. Dans notre accord gouvernemental, nous avons en effet mis en avant notre volonté de mettre en oeuvre le principe

("stappers") op de eerste plaats komen.

Mijnheer Close, wat de ongevallen op de Zuidlaan betreft,...

STOP, qui place les piétons ("Stappers") au premier plan. Ils constituent vraiment une priorité dans la politique de mobilité que nous voulons élaborer.

En ce qui concerne l'inquiétude de M. Close concernant le boulevard du Midi, près de la Porte de Ninove, et le nombre très inquiétant d'accidents qui s'y sont produits...

M. le président.- En neuf ans, il y a eu plusieurs accidents très graves, dont quatre l'année dernière. Il y a en outre eu plusieurs accidents mortels, mais pas dans les quatre dernières années. Sur cet axe qui s'apparente à une autoroute, il y a un étroit arrêt de tram, et le soir, les gens courent pour y attraper leur tram.

De voorzitter *(in het Frans).- Vorig jaar vonden er nog vier ernstige ongevallen plaats. Er zijn ook al verschillende doden gevallen, zij het niet in de laatste vier jaar. Het probleem is dat mensen hier vaak overlopen om hun tram nog te halen.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour rappel, il y a un grand projet pour la Porte de Ninove. Nous avons pris note de ce problème et nous examinerons si une solution peut être mise en oeuvre à court terme.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Wij ontwikkelen een groot project voor de Ninoofse Poort en zoeken ondertussen naar een oplossing op korte termijn.*

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

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

M. Vincent De Wolf.- Je suis, une fois n'est pas coutume, assez satisfait de la réponse de la ministre, qui était assez argumentée.

J'avais demandé comment on expliquait que de 'mauvais élève' nous soyons passés dans les dix premiers. Je crois que la réponse est que cela dépend des passages qu'on choisit, donc ce n'est pas très sérieux.

Je ne vais pas décerner un bonnet d'âne à M. Albishari, mais je ne comprends pas ce qu'il a dit à propos des oreilles de trottoir. Je ne vais pas remplacer la ministre dans sa réponse, mais le but même des avancées de trottoirs et des oreilles est de mettre les piétons en sécurité dans la circulation en les rendant visibles. Je ne vois pas en quoi garer une voiture à côté de cela, à la limite extrême de l'oreille d'âne, pose problème puisque le piéton est déjà plus loin dans la circulation. Nous l'avons fait systématiquement dans ma commune, aux sorties d'école, de maisons de repos, d'hôpitaux, de plaines de jeux, ..., et cela donne de très bons résultats, parce que cela sécurise le piéton. C'est différent là où on crée des rétrécissements de carrefours. En effet, bien que l'ingénieur communal m'ait dit que personne n'oserait se garer à côté du rétrécissement

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Het antwoord op de vraag hoe het komt dat we het na tien jaar opeens zo goed doen, is blijkbaar dat het ervan afhangt naar welke oversteekplaatsen je kijkt.*

Mijnheer Albishari, de speciale aanleg van de voetpaden aan oversteekplaatsen zijn bedoeld om de voetgangers zichtbaarder te maken in het verkeer. Het is helemaal geen probleem om daar een auto naast te parkeren. De gemeente Etterbeek heeft systematisch voor dit soort aanleg gekozen bij scholen, rusthuizen, ziekenhuizen, speelpleinen, enzovoort, en de resultaten zijn uitstekend. De voetgangers zijn er veiliger. Vernauwingen bij kruispunten zijn wat anders. Wie zich daar parkeert, blokkeert de doorgang en dat is een reëel probleem.

parce qu'alors on ne peut plus passer, tout le monde le fait la nuit. C'est un vrai problème.

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

M. Joël Riguelle.- Sans entrer dans une discussion technique, il arrive que les oreilles ne soient pas de taille suffisante et induisent un effet pervers : l'automobiliste croit être à l'abri que le nez de sa voiture se trouve en réalité sur ce qui était auparavant le passage pour piétons, qui a été pavé entre-temps.

Ceci étant, je voudrais rassurer Mme la ministre sur le fait que les communes font attention à l'aménagement des passages pour piétons. La preuve en est que la commune de Berchem a tenté une expérience - qui n'est pas passée inaperçue aux yeux de M. Albishari - pour un certain nombre de passages.

Il importe de souligner une nouvelle fois la particularité des voiries régionales, qui sont mises en priorité pour les transports en commun, car cette disposition induit des vitesses excessives. Il conviendrait de mener une politique de contrôle renforcé en termes de vitesse des véhicules sur certaines artères, comme la chaussée de Gand ou l'avenue Josse Goffin, surtout aux heures où le trafic est fluide.

Par ailleurs, le RRU est une bonne référence en termes de normes. Un code de bon gestionnaire des voiries est utilisé par ceux qui conçoivent les voiries, ou même par les administrations communales. M. Albishari et moi-même aimerions connaître le statut de ce code. A t-il un réel statut ? A t-il été approuvé quelque part ? Peut-on y faire référence de manière légale, réglementaire ? Ou s'agit-il simplement d'un modus operandi, d'un "gentlemen's agreement" entre un certain nombre de spécialistes ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vérifierai ce qu'il en est pour le code des gestionnaires. Il s'agit plutôt, selon moi, d'un code de bonne conduite.

- Les incidents sont clos.

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Naar verluidt zou deze aanleg van de voetpaden soms niet groot genoeg zijn, zodat de neus van de geparkeerde wagens zich toch nog boven de voetgangersoversteekplaats bevindt.*

De gemeenten hebben veel aandacht voor de aanleg van de voetgangersoversteekplaatsen. Bewijs hiervan is het proefproject in Sint-Agatha-Berchem.

De gewestwegen zijn prioritair geworden voor het openbaar vervoer, maar die maatregel leidt tot overdreven snelheid. De snelheidscontroles zouden op bepaalde wegen moeten worden opgevoerd, zoals de Gentsesteenweg en de Josse Goffinlaan, zeker wanneer er vlot verkeer is.

In de gewestelijke stedenbouwkundige verordening wordt verwezen naar de code van de wegbeheerder die moet worden gebruikt bij het ontwerpen van een weg. Welk statuut heeft die code? Wie heeft die code goedgekeurd? Gaat het om een wettelijke of verordenende bepaling of eerder om een modus operandi, een gentlemen's agreement tussen een aantal specialisten?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik zal nakijken hoe het precies zit met die code van de wegbeheerder, maar volgens mij gaat het eerder om een code van goede praktijken.*

- De incidenten zijn gesloten.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'envoi de deux trams de la STIB à Vancouver pour les Jeux olympiques".

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

M. Vincent De Wolf.- Suivant une information parue dans la presse, la STIB serait le transporteur officiel des Jeux olympiques d'hiver de Vancouver qui se dérouleront du 21 janvier au 21 mars 2010. À cet effet, deux trams T 3000 ont pris la direction de Vancouver afin de parcourir pendant la période des Jeux olympiques l'Olympic line.

Il semblerait que la STIB ait minutieusement préparé deux véhicules qui, en fin de compte, n'ont pu prendre le départ et ont été remplacés par deux trams de la nouvelle livrée. Les frais engagés sur les premiers véhicules retenus par la STIB l'ont donc été en pure perte et le choix s'est porté sur deux véhicules tout neufs.

Aucune intention de ma part de critiquer une opération mettant Bruxelles en première ligne d'une manifestation internationale. On peut toutefois espérer que cette opportunité permettra de promouvoir nos trams à l'étranger. Je m'interroge toutefois quant à savoir si cette opération va davantage profiter au constructeur qu'à la Région. M. Flausch n'a pas caché sa fierté à voir des trams bruxellois de style art nouveau sélectionnés par les transports publics de Vancouver. Celui-ci a d'ailleurs déclaré : "Comme exemple concret de tramways modernes et efficaces, je suis certain que

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "het sturen van twee trams van de MIVB naar Vancouver voor de Olympische Spelen".

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- De MIVB is de officiële vervoersmaatschappij voor de winterspelen van Vancouver, die plaatsvinden van januari tot maart 2010. Er worden twee tramstellen naar Vancouver verscheept.*

Blijkbaar wou de MIVB twee tramstellen verschepen die op het laatste moment werden vervangen door andere exemplaren. De voorbereidingen die voor de twee eerstgenoemde tramstellen werden getroffen, waren dus pure geldverspilling.

Op zich vind ik het goed dat het Brussels Gewest deelneemt aan het evenement en dat onze trams in het buitenland worden gepromoot. Ik denk echter dat de tramconstructeur er meer voordeel bij heeft dan het Brussels Gewest. De heer Flausch was zeer opgetogen over het initiatief.

Wat is de toegevoegde waarde voor de MIVB? Hoeveel hebben de aanpassingen van de tramstellen gekost? Hoeveel heeft het transport gekost? Valt de operatie voor de rekening van de MIVB, het budget voor Buitenlandse Betrekkingen of voor de tramconstructeur?

leur présence au coeur d'un événement d'envergure mondiale comme les Jeux olympiques d'hiver contribuera au succès futur du tramway sur le continent nord-américain et rehaussera l'image de Bruxelles comme ville vouée au développement durable".

Quelle est la valeur ajoutée de cette opération pour la STIB ? Espérez-vous réellement des retombées positives ? Quelles seront-elles ? Quel a été le coût du façonnage des trams choisis initialement ? Que sont-ils devenus par la suite ?

Quel a été le coût du transport des trams envoyés de l'autre côté de l'Atlantique ? Le coût total de cette opération est-il supporté par la STIB, par le budget des Relations extérieures ou est-il pris en charge par le constructeur des tramways ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Cette opération médiatique qui offre à la STIB et à Bruxelles une belle opportunité de promotion de son image et de son savoir-faire sur la scène internationale n'a pas coûté d'argent à la STIB, l'ensemble des frais ayant été pris en charge par Bombardier. En effet, la préparation et l'habillage graphique des véhicules ont été pris en charge par le constructeur. L'intervention de la STIB s'est limitée à un nettoyage approfondi de ses véhicules.

Un instructeur tram s'est rendu à Vancouver du 1er au 18 décembre 2009. Ses frais de voyage et de séjour, de même que son salaire, ont été pris en charge par Bombardier. Aucune autre assistance technique n'est prévue pour la STIB. Afin de ne pas perturber l'exploitation, ce sont deux nouveaux véhicules, pas encore mis en service, qui ont été expédiés à Vancouver.

Bombardier a pris l'ensemble des frais à sa charge. De plus, la STIB perçoit depuis le 1er septembre 2009 une indemnité mensuelle qui se situe entre 10.000 et 15.000 euros pour chacun des deux trams expédiés et ce, en fonction de l'utilisation réelle.

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

M. Vincent De Wolf.- J'espère que la Région gardera sa liberté dans les futurs marchés publics ! Quand je vois à quel point Bombardier bombarde

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De MIVB en Brussel krijgen hier een mooie gelegenheid om hun imago en hun kunde op het internationale toneel te promoten, zonder dat het de MIVB een cent kost. Bombardier betaalt immers alles. De MIVB heeft alleen de voertuigen grondig gekuist.*

Een traminstructeur verbleef van 1 tot 18 december 2009 in Vancouver, ook op kosten van Bombardier. De MIVB levert verder geen technische bijstand en stuurt, om de exploitatie niet te verstoren, twee nieuwe tramstellen die nog niet in dienst genomen zijn.

Niet alleen betaalt Bombardier alles, maar de MIVB krijgt sinds 1 september 2009 ook een vergoeding van 10.000 à 15.000 euro per maand en per tram, afhankelijk van het reële gebruik.

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Hopelijk betekent deze vrijgevigheid van Bombardier niet dat het gewest verplichtingen heeft bij toekomstige*

de ses largesses la STIB, je me demande quelles sont les conditions à l'envers de ce marché. Nous y serons attentifs.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "les dégâts causés à des maisons situées rue de Stalle en raison des vibrations des trams".

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

M. Vincent De Wolf.- Les riverains de la rue de Stalle se plaignent des trams T2000, T3000 et T4000. Ils ont obtenu que Bruxelles Environnement mesure le bruit. M. Jean-Laurent Simons du département Bruit de Bruxelles Environnement reconnaît que pour un des points de mesure, celui situé près du carrefour Stalle-Neerstalle, on dépasse le seuil autorisé.

En ce qui concerne la gêne aux personnes, le seuil de vibrations est dépassé de jour comme de nuit, dit Bruxelles Environnement. Vous auriez reçu des recommandations à ce sujet, ainsi que la STIB. Quelles sont-elles ? À quoi serviront-elles ?

D'autres part, des travaux d'entretien sont effectués la nuit, ce que dénoncent les riverains. Par ailleurs, les fissures dans les bâtiments privés jouxtant les voies de tram, vu l'importance du charroi et sa fréquence, seraient également légion.

Je voulais me faire la caisse de résonance de ces habitants légitimement ennuyés par des nuisances reconnues par Bruxelles Environnement.

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

aanbestedingen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de beschadiging van de huizen in de Stallestraat ten gevolge van de trillingen veroorzaakt door de trams".

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- De bewoners van de Stallestraat klagen over de trams T2000, T3000 en T4000. Zij hebben Leefmilieu Brussel gevraagd om het lawaai te meten en hieruit blijkt dat de toegelaten drempel overschreden op het kruispunt Stalle-Neerstalle.*

De drempelwaarde voor trillingen wordt zelfs dag en nacht overschreden. Leefmilieu Brussel heeft u aanbevelingen gestuurd. Welke?

De bewoners klagen ook over nachtelijke onderhoudswerken. Heel wat nabijgelegen privéwoningen zouden scheuren vertonen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les problèmes de nuisances que subissent les riverains du carrefour Stalle-Neerstalle ne sont pas spécifiquement liés au passage des nouveaux trams 3000 et 4000, et certainement pas aux trams 2000, qui ne passent pas par ce carrefour.

Les voies de ce carrefour ont été posées il y a dix-neuf ans, à une époque où les dispositifs antivibrations actuels n'existaient pas. Cette ancienneté associée à l'usure des voies par lesquelles passent quotidiennement de nombreux trams est la véritable explication du problème.

La STIB n'a pas attendu la réalisation de l'étude de l'IBGE pour intervenir. Ces derniers mois, des travaux d'entretien et de réparation importants ont été réalisés sur les voies en question, afin de réduire les nuisances subies par les riverains. La vitesse des trams a, par ailleurs, été limitée à 27 km/h.

L'étude de l'IBGE, dont la presse a eu connaissance avant même que la STIB ou Bruxelles Mobilité aient pu la recevoir et l'analyser, semble indiquer que le problème de bruit n'est en tout cas pas lié au passage des trams, mais plutôt à l'intensité du trafic et à l'état du revêtement routier. La STIB et Bruxelles Mobilité vont dès lors étudier de manière approfondie les résultats de ce rapport et examiner si des mesures complémentaires sont susceptibles de résoudre en tout ou en partie les difficultés rencontrées. Je suis, bien entendu, favorable à ce qu'on essaie de résoudre toutes les difficultés.

Une partie de la solution consiste à renouveler les voies de ce carrefour. En application des règles établies dans son cahier des charges, la STIB est tenue de remplacer les voies en question au terme de leur amortissement, soit dans six ans. Le coût d'un remplacement anticipé des voies avec placement d'un dispositif antivibrations est estimé à 2.600.000 euros, dont 2.100.000 euros à charge de la Région. Ce à quoi il faudra ajouter le coût du réaménagement de la voirie dans le tronçon concerné.

La réalisation du nouveau dépôt "Marconi" et les quelques passages supplémentaires de trams qu'il entraînera sans doute - il n'y en aura cependant pas autant que le craignent les riverains, mais nous les informerons - justifient le renouvellement anticipé des voies de ce carrefour et son réaménagement. Dans cette hypothèse et pour autant que le permis

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De overlast voor de buurtbewoners van het kruispunt in kwestie heeft niet enkel te maken met de nieuwe trams van het type 3000 en 4000. Trams van het type 2000 passeren er daarenvoven niet.*

De tramsporen werden 19 jaar geleden geplaatst. In die tijd bestonden de huidige methoden om trillingen tegen te gaan nog niet. Het probleem wordt ook veroorzaakt door de slijtage aan de sporen.

De MIVB heeft niet de resultaten van Leefmilieu Brussel afgewacht om in te grijpen. Tijdens de afgelopen maanden zijn er heel wat onderhouds- en reparatiewerken uitgevoerd aan de sporen om de overlast voor de bewoners te beperken. De maximumsnelheid van de trams is beperkt tot 27 km/u.

Uit de studie van Leefmilieu Brussel blijkt dat de geluidsoverlast niet te wijten is aan de trams, maar vooral aan het drukke verkeer en de slechte staat van het wegdek. De MIVB en Mobiel Brussel zullen de resultaten intensief bestuderen en nagaan of er maatregelen kunnen worden getroffen om de problemen aan te pakken.

Een mogelijke oplossing zou erin bestaan om de tramsporen te vervangen. Volgens de bestekken moet de MIVB de tramsporen ten laatste binnen zes jaar vervangen. Het zou 2,6 miljoen euro kosten om dat vroeger te doen. Het Brussels Gewest zou 2,1 miljoen euro van de kosten dragen. Bovendien kost het ook geld om het wegdek te vernieuwen.

Door de bouw van het tramdepot Marconi zullen er allicht wat meer trams voorbijrijden, maar niet zoveel als de buurtbewoners vrezen. Het is wel een goed argument om de tramsporen eerder te vervangen. Als er een stedenbouwkundige vergunning wordt afgeleverd, kunnen de werken plaatsvinden in 2012, voordat het nieuwe tram-depot wordt gebruikt.

Er wordt overleg gepleegd met de buurtbewoners over de stedenbouwkundige vergunning, die tijdens de komende maanden wordt aangevraagd.

d'urbanisme soit délivré, les travaux pourraient être programmés en 2012, de manière à ce que le renouvellement soit réalisé avant la mise en service du dépôt, programmée fin 2012.

La concertation avec les riverains sera alors organisée dans le cadre de cette demande de permis d'urbanisme, qui sera introduite au cours des prochains mois.

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

M. Vincent De Wolf.- Je suis heureux d'entendre que la ministre a compris l'importance de ce dossier pour les riverains. Je serai attentif au suivi qui lui sera réservé dans les échéances qui sont fixées.

- L'incident est clos.

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

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant "le dégagement de la neige aux accès des stations de métro".

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

M. Jamal Ikazban.- Les conditions climatiques de ces dernières semaines requièrent toute notre vigilance lorsque nous nous déplaçons en ville. Pour se déplacer dans la capitale, mieux vaut privilégier le transport en commun, surtout le tram et le métro. Le réseau étant en grande partie souterrain, les lignes de métro sont assez protégées des caprices de l'hiver. En outre, la STIB organise l'entretien des voies de tram, et force est de

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Het doet me plezier dat u het belang van deze kwestie inziet.*

- Het incident is gesloten.

(Mevrouw Carla Dejonge, ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "het ruimen van sneeuw aan de ingang van de metrostations".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- Gezien de weersomstandigheden was het de voorbije weken beter om zich met het openbaar vervoer in de stad te verplaatsen, en met name met de tram en de metro. De metro rijdt grotendeels ondergronds en lijdt dus minder onder het barre winterweer.*

De toegangen van de metrostations waren echter gevaarlijk. De trottoirs en de trappen waren glad

constater que cet entretien est réalisé avec promptitude à chaque fois.

Néanmoins, je voudrais attirer votre attention sur un point de sécurité. J'ai pu constater que les accès aux stations de métro sont quant à eux dangereux. Les escaliers et les trottoirs d'accès sont glissants, et les risques de chute sont bien réels. Suite à ce constat, je souhaite vous interroger sur les points suivants. Quel est l'organe compétent pour les accès aux stations de métro ? La réponse à cette question est floue à propos de certains endroits. Peut-on envisager la pose systématique de bandes antidérapantes sur les marches des escaliers menant aux stations souterraines ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Lors de la construction du métro, les concepteurs ont veillé à l'utilisation de matériaux ad hoc. Ainsi, toutes les marches des escaliers d'accès aux stations de métro sont parachevées en granit Assione, avec une finition flammée. Cette finition les rend moins glissantes qu'une finition polie. En période hivernale cependant, seuls les déneigements et les épandages de sel peuvent assurer la sécurité des usagers.

Le déneigement des abords des stations de métro est effectué conjointement par les agents de stations et par la société en charge du nettoyage des stations. C'est d'ailleurs la première tâche des agents de stations à partir de 5 heures du matin, quand les conditions atmosphériques l'exigent. Ils ont pour mission de déneiger et de saler l'équivalent de 25 m² autour des accès.

Il est sans doute utopique d'imaginer supprimer tout risque de dérapage. C'est pourquoi, la STIB diffuse également préventivement dans les stations de métro des messages attirant l'attention des clients sur les risques de dérapage et enjoignant les usagers à la prudence lorsque les conditions atmosphériques sont difficiles.

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

M. Jamal Ikazban.- Nous avons connu ces dernières semaines des chutes de neige comme nous n'en avions plus connues depuis longtemps.

en men moest heel voorzichtig stappen om niet uit te glijden.

Wie is verantwoordelijk voor de toegangen van de metrostations? Kan niet worden overwogen om systematisch antislipstroken op de trappen aan te brengen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Bij de bouw van de metro hebben de ontwerpers bijzondere aandacht gehad voor de materiaalkeuze. Zo werden alle treden van de toegangstrappen tot de metro afgewerkt in Assionegraniet met een gevlamde eindbewerking. Een dergelijke eindbewerking is minder glad dan een gepolijste eindbewerking.*

Tijdens de winterperiode kan de veiligheid van de gebruikers echter alleen maar worden gewaarborgd door de sneeuw te ruimen en zout te strooien. Dat is de eerste taak van de stationsagenten en het reinigingspersoneel. Indien nodig beginnen zij om 5u 's morgens met het ruimen van de sneeuw en het strooien van zout op een oppervlakte van ongeveer 25 m² rond de toegangen.

Het is niet mogelijk om het glijdrisico tot nul te beperken. Daarom verspreidt de MIVB in alle stations preventieve boodschappen om de klanten aan te raden voorzichtig te zijn in zulke weersomstandigheden.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- U zegt dat de MIVB 25 m² rond de toegangen moet vrijmaken, maar in heel wat stations heerst er nog altijd*

Vous avez cité le nombre de 25m² autour des accès. En de nombreux endroits, le flou persiste quant à savoir qui doit déneiger : les communes, la STIB ? Je voudrais insister sur ce détail pour qu'à l'avenir, nous ne soyons plus victimes de l'effet de surprise qui nuit aux usagers, et certainement aux plus faibles.

- L'incident est clos.

verwarring over wie de sneeuw moet ruimen: de gemeenten of de MIVB. In het belang van de reizigers hoop ik dat u hierover duidelijkheid zult scheppen.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "le refus de la STIB d'accepter les éco-chèques en paiement des abonnements".

Mme la présidente.- La parole est à M. Riguelle.

M. Joël Riguelle.- La radio a relayé ce 12 janvier le fait que les éco-chèques alloués aux travailleurs par certaines entreprises ne sont pour l'instant pas valables dans les bus, trams et trains. Or, les titres de transport public figurent dans la liste des produits que l'on peut acheter avec des éco-chèques. La STIB refuserait ainsi d'accepter les éco-chèques en paiement des abonnements proposés à la clientèle, mais aussi en paiement de cartes multi-parcours ou de billets d'un trajet.

Il semblerait que cette position soit également adoptée par les sociétés TEC et De Lijn, mais ceci ne doit pas servir de prétexte pour présenter un refus qui nous semble absurde. La SNCB affirme pour sa part qu'elle a l'intention de les accepter bientôt, mais qu'elle n'a pas encore fixé de date.

S'il est bien une attitude favorable au développement durable, c'est l'utilisation durable des transports en commun. Par ailleurs, en matière de pouvoir d'éco-achat individuel, la STIB réduit ainsi celui de ses usagers. Alors que la mobilité est

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "de weigering van de MIVB om ecocheques te aanvaarden ter betaling van de abonnementen".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Blijkbaar zijn de ecocheques die sommige bedrijven aan hun werkgevers verstrekken niet geldig voor het openbaar vervoer. Dat was nochtans te bedoeling. De MIVB zou weigeren om ecocheques te aanvaarden als betaalmiddel voor abonnementen of tickets.*

Ook de TEC en De Lijn weigeren om ecocheques te aanvaarden, maar dat mag geen reden zijn voor de MIVB om hetzelfde standpunt te huldigen. De NMBS is van plan om ze vanaf binnenkort wel te aanvaarden.

Wie het openbaar vervoer gebruikt, getuigt nochtans van duurzaam gedrag. De regering beschouwt mobiliteit als een belangrijke prioriteit. Ik vind dat de MIVB blijk zou moeten geven van haar aandacht voor het milieu door ecocheques te aanvaarden.

Kunt u de houding van de MIVB toelichten? Is de regering bereid om de MIVB op de vingers te tikken?

l'un des objectifs majeurs du gouvernement et que cet objectif est largement soutenu au sein de notre assemblée, la STIB pourrait être pionnière en la matière et faire preuve de sa préoccupation environnementale.

La ministre pourrait-elle me confirmer ou m'infirmer cette attitude de la STIB ? Dans le cas où ce refus serait établi, le gouvernement est-il disposé favorablement vis-à-vis de cette opportunité et est-il prêt à inciter la STIB à plus d'"éco-amabilité" envers sa clientèle ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La réglementation fédérale relative aux éco-chèques exclut explicitement la possibilité de les utiliser pour acquérir des abonnements aux transports publics. En effet, la liste précisant les produits et services écologiques pouvant être acquis par les travailleurs, reprise en annexe de la convention collective de travail (CCT) 98 rédigée par le Conseil national du travail, stipule explicitement l'impossibilité d'acquérir des abonnements avec les éco-chèques.

Toutefois, tout comme cela se pratique à la SNCB, il est envisageable d'autoriser l'achat de titres de transport avec ces éco-chèques en dehors des véhicules, ceci pour autant que la valeur de l'achat soit égale ou dépasse la valeur nominale de l'éco-chèque présenté en guise de paiement. Je compte entamer des discussions sur ce sujet avec la STIB.

- L'incident est clos.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De federale regelgeving over ecocheques sluit expliciet de mogelijkheid uit om ze te gebruiken voor abonnementen van het openbaar vervoer.*

Het valt te overwegen om toe te laten dat tickets van de MIVB met ecocheques worden betaald op voorwaarde dat ze niet in een voertuig worden gekocht en dat de waarde van de cheque niet hoger is dan het verschuldigde bedrag. Ik zal het bespreken met de MIVB.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "la gestion des incidents dans les tunnels de la petite ceinture et l'information des usagers".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "het beheer van de ongevallen in de tunnels van de kleine Ring en informatie van de weggebruikers".

Mme la présidente.- La parole est à M. Riguelle.

M. Joël Riguelle.- Il ne se passe pas une semaine sans que l'on dénombre un ou plusieurs incidents sur la petite ceinture avec les effets que l'on peut imaginer sur la circulation.

Une intervention rapide serait donc souhaitable pour dépanner les véhicules concernés. J'avais d'ailleurs interpellé votre prédécesseur sur cette question sans recevoir de réponse vraiment satisfaisante et, en tout cas, sans constater d'évolution positive sur le terrain. Qu'en est-il donc de cette problématique aujourd'hui ? Quel est le dispositif actuellement en place pour repérer les incidents et quelles sont les dispositions prises pour réagir rapidement ?

En cas d'absence de dispositif, l'administration régionale pourrait conclure un marché avec un dépanneur professionnel agréé qui serait chargé de venir en aide aux automobilistes en difficulté avec mission de dégager le véhicule au plus vite et de rendre ainsi sa fluidité au trafic.

Par ailleurs, le manque d'information en amont de l'incident est souvent constaté et, outre le désagrément que cela engendre, il faut bien remarquer des comportements dangereux à cause de manœuvres intempestives de marche arrière, notamment à l'entrée du tunnel Léopold II face au parvis de la Basilique. Il est vrai que l'information est rarement affichée dans les temps sur le tableau lumineux. Cette information n'est, en général, visible qu'au moment où l'automobiliste est déjà engagé dans la trémie d'entrée. Certains automobilistes, pris au piège, tentent alors une sortie hasardeuse. Votre prédécesseur avait annoncé le placement de caméras et la possibilité de réagir plus rapidement ainsi que l'installation de nouveaux panneaux lumineux plus efficaces. Qu'en est-il à ce jour ?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Er gaat geen week bij zonder verkeersproblemen op de kleine Ring.*

Het zou goed zijn als er snel kon worden ingegrepen om beschadigde voertuigen weg te slepen. Ik heb uw voorganger trouwens al eens over deze kwestie ondervraagd. Wat is de stand van zaken? Op welke manier worden ongevallen in kaart gebracht en welke methode hanteert u om snel te reageren?

Als er geen efficiënt systeem bestaat, kan de administratie een overeenkomst afsluiten met een sleepdienst om de weg zo snel mogelijk vrij te maken.

Bovendien wordt er te weinig informatie verstrekt over ongevallen. Dat leidt tot gevaarlijke situaties. Ter hoogte van de Basiliek rijden chauffeurs soms achteruit de tunnel uit. Het gebeurt zelden dat er op tijd informatie op de borden verschijnt. Meestal zie je het pas als je vastzit in de tunnel. Uw voorganger zei dat hij overweegt om camera's en efficiëntere informatieborden te plaatsen. Hoe zit de vork in de steel?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Au sein de Bruxelles Mobilité, le centre de gestion de la mobilité Mobiris assure une permanence de détection et de gestion des événements qui surviennent sur le réseau. Cela consiste

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Bij Mobiel Brussel zorgt Mobiris ervoor dat het wegennet voortdurend in de gaten wordt gehouden. De infrastructuur wordt gecontroleerd, de informatie op de website van Mobiel Brussel*

principalement en l'exploitation et la gestion en temps réel du trafic sur les voiries régionales bruxelloises, la supervision et la maintenance de l'infrastructure et des équipements dans les tunnels et la mise à jour en temps réel du Portail Bruxelles Mobilité.

Pour effectuer la mission de détection des incidents de trafic dans les tunnels de la petite ceinture, Mobiris peut compter sur différents équipements, tels que des caméras de visualisation du trafic, des caméras de comptage, la détection d'incendie et autres. Le centre travaille en étroite collaboration avec différents partenaires : les médias, les services de police et de secours, les transports publics ou encore les usagers de la route eux-mêmes.

De ce fait, Mobiris renforce sa qualité d'information via les centraux téléphoniques des radios et les dispatchings des différentes zones de police, et profite des informations provenant du personnel roulant de la STIB. Dès lors qu'un événement est détecté, l'information est diffusée à tous nos partenaires. Les opérateurs de permanence modifient, en temps réel, les informations renseignées sur les panneaux à messages variables (PMV) présents sur le réseau.

Concernant l'information aux usagers en amont de la petite ceinture, et notamment aux usagers provenant de l'E40 et de l'avenue Charles Quint, ceux-ci ne disposent actuellement que de l'information diffusée par les radios. Le premier PMV disponible actuellement sur le terrain est celui qui est installé sur le fronton du tunnel Léopold II.

Une étude a été menée par Bruxelles Mobilité en 2008 et 2009, en collaboration avec les zones de police et les communes. Elle a permis de définir la qualité et les emplacements des futurs PMV sur le réseau routier régional. Un premier marché de mise en œuvre est en cours. Cette première phase de mise en œuvre concerne les priorités telles que la fin de l'A12, de l'E411, de l'E40 - en provenance de Louvain - et l'avenue Charles Quint. Le projet de PMV sur ce dernier axe répond précisément à la demande formulée en objet. Le placement de ce PMV est retardé, parce qu'il a fait l'objet d'un avis défavorable du service de l'urbanisme de Berchem-Sainte-Agathe.

Il est à noter qu'un dispositif de dépannage des véhicules présents sur la voirie existe bel et bien.

wordt bijgewerkt enzovoort.

Mobiris gebruikt meerdere methoden om verkeersproblemen in de tunnels te detecteren, zoals camera's, branddetectiesystemen enzovoort en werkt nauw samen met de media, de politie- en hulpdiensten, het openbaar vervoer en de weggebruikers.

Mobiris doet een beroep op de telefoon- en radiocentrales van de politiezones en ontvangt informatie van tram- en buschauffeurs. Zodra er een incident wordt opgemerkt, wordt het doorgegeven aan alle partners. De informatie verschijnt vervolgens op de informatieborden.

De automobilisten die van de E40 en de Keizer Karellaan komen, moeten zich voorlopig tevreden stellen met de berichtgeving afkomstig van de radiozenders. Het eerste dynamische informatiebord hangt momenteel aan de Leopold II-tunnel.

In 2008 en 2009 heeft Brussel Mobiliteit in samenwerking met de politiezones en de gemeenten een studie uitgevoerd om de kwaliteit en de opstellingsplaats van de toekomstige informatieborden te bepalen.

Momenteel is de opdracht voor de eerste fase van de werken toegewezen. Het gaat om de prioritair uit te voeren werken op de A12, de E411, de E40 vanuit Leuven en de Keizer Karellaan. De plaatsing van het dynamisch informatiebord op de Keizer Karellaan is echter uitgesteld omdat de stedenbouwkundige dienst van Sint-Agatha-Berchem zich negatief over het ontwerp uitliet.

Er bestaat wel degelijk een hulpdienst voor de voertuigen op het wegennet. Het beheer van die hulpdienst is evenwel geen bevoegdheid van het gewest, maar van de politie. Als Mobiris een stilstaand voertuig opspoort (pech of ongeluk), waarschuwt de dienstdoende operator onmiddellijk de dispatching van de betrokken zone, die op zijn beurt het bericht verspreidt. De interventietijd hangt af van de beschikbaarheid van de politieagent en van de tijd die de door de gemeente aangestelde takeldienst nodig heeft om in te grijpen.

La gestion du dépannage des véhicules en voirie ne relève pas de la compétence de la Région, mais bien de la police. En cas de détection par Mobiris d'un véhicule à l'arrêt - panne ou accident -, l'opérateur de permanence prévient immédiatement le dispatching de la zone concernée pour signaler l'information. Le délai d'intervention dépend de la disponibilité de l'agent de police qui doit intervenir et du délai d'intervention du dépanneur agréé par la commune concernée. Il appartient à la police elle-même de définir ses priorités dans le cadre de ses missions.

Mme la présidente.- La parole est à M. Riguelle.

M. Joël Riguelle.- En ce qui concerne le dépannage rapide dans les tunnels, je n'entends pas dans vos réponses des éléments qui nous permettent de croire que la situation puisse s'améliorer en termes de rapidité d'intervention. Il faudrait envisager une collaboration avec un dépanneur professionnel ou une grande institution de club automobile, comme c'est le cas en Flandre avec le système FAST plus, qui intervient sur les autoroutes.

La commune de Berchem-Saint-Agathe a certes émis un avis défavorable au PMV, mais l'urbanisme régional également, parce que de nombreux dispositifs existaient déjà à l'endroit prévu pour son implantation. Par ailleurs, je tiens à attirer votre attention sur les effets pervers de ces PMV à l'entrée de grands axes de la Région, car ceux-ci vont forcément avoir pour effet de diffuser le trafic dans les quartiers résidentiels.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il importe de signaler aussi vite que possible les problèmes éventuels sur les axes bruxellois. C'est dans ce but que nous avons entamé des pourparlers avec la Région flamande pour ce qui concerne les problèmes concrets sur les voiries qui dépassent les frontières régionales. La question des PMV pourrait, elle aussi, être abordée dans le cadre de nos pourparlers avec les services de la Région flamande.

- L'incident est clos.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Voor een snellere pechverhelping zou u met een professionele pechdienst of een grote automobielclub moeten samenwerken. Het Vlaams Gewest doet een beroep op FAST-plus voor de autosnelwegen.*

Ook de gewestelijke stedenbouwkundige dienst heeft een negatief advies uitgebracht over de plaatsing van het dynamisch informatiebord op de Keizer Karellaan omdat er op die plaats al tal van verkeersborden zijn. Wij moeten ook vermijden dat door die dynamische verkeersborden het verkeer naar de woonwijken wordt verspreid.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het is belangrijk om zo snel mogelijk eventuele problemen op de Brusselse wegen te melden. Wij staan in contact met het Vlaams Gewest voor de transgewestelijke wegen. Wij zouden in het kader van dat overleg het probleem van de dynamische verkeersborden kunnen aankaarten.*

- Het incident is gesloten.

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 "la concertation entre l'État fédéral et les Régions pour l'utilisation des couloirs de bus par les motards".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- À Bruxelles, de nombreux sites propres sont destinés aux transports publics, trams ou bus de la STIB. J'ai déjà eu l'occasion de vous interroger sur les possibilités d'élargir l'utilisation de ces sites propres aux taxis bruxellois, notamment afin de leur permettre d'éviter les embouteillages et donc de rendre les courses en taxi plus attractives pour le client.

Le 17 décembre 2009, une réunion de concertation a eu lieu entre le secrétaire d'État fédéral à la Mobilité et les Régions. Cette réunion concernait la modification du Code de la route, entre autres en ce qui concerne la possibilité d'accès des motards aux bandes pour bus et aux sites franchissables, moyennant l'apposition d'un pictogramme "motos". À ce stade, selon nos informations, les représentants des ministres régionaux ont pris note des propositions avancées par le niveau fédéral, mais les gouvernements régionaux devaient encore s'exprimer.

La procédure écrite de concertation avec les Régions a dû débuter fin janvier, une fois le texte de l'arrêté royal finalisé. Une demande d'avis sera également transmise au Conseil d'État. Par la suite, l'arrêté royal prendra sa forme définitive et pourra être promulgué.

Mme la ministre, nous souhaiterions savoir si une position a déjà été arrêtée au niveau de la Région bruxelloise et, le cas échéant, laquelle ?

Notre Région compte de nombreux utilisateurs de deux-roues qui seraient heureux de pouvoir profiter de cette extension de l'espace qui leur serait ainsi

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "het overleg tussen de federale Staat en de Gewesten over het gebruik van busbanen door motorrijders".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- In Brussel zijn er heel wat busstroken en trambeddingen. Ik heb u eerder al ondervraagd over de mogelijkheid om die door de taxi's te laten gebruiken.*

Op 17 december 2009 vond er een overleg-vergadering plaats tussen de federale staats-secretaris voor Mobiliteit en de gewesten over een aanpassing van het verkeersreglement. Er werd onder meer overwogen om motorrijders toe te laten om op busstroken en dergelijke te rijden. Volgens mijn informatie hebben de gewesten nog geen standpunt bepaald.

Ook de Raad van State zal zich over de kwestie uitspreken. Vervolgens wordt het nieuwe K.B. definitief van kracht.

Heeft het Brussels Gewest al een standpunt bepaald?

Veel tweewielers zouden maar al te graag op busstroken en trambeddingen rijden. Bent u voorstander van de maatregel?

réservé. Pouvez-vous nous indiquer si vous partagez cette préoccupation et si vous aurez à coeur de la relayer au niveau fédéral dans le cadre de cette concertation ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le gouvernement fédéral n'a pas encore entamé la procédure d'association pour l'adaptation du Code de la route en cette matière. Une réunion a déjà eu lieu à ce propos. L'objectif était de permettre aux gestionnaires de routes de rendre les couloirs réservés aux bus ainsi que les sites spécifiques franchissables accessibles également aux motards.

Je suppose que nous suivrons la même logique que celle qui vaut pour les taxis, c'est-à-dire que nous examinerons chaque cas séparément.

Il conviendra de tenir compte de certains aspects techniques, par exemple de l'impossibilité de faire circuler d'autres usagers de la route sur les couloirs réservés où existe un système de feux de signalisation propre aux transports publics. Il faut en effet tenir compte de l'aspect de la sécurité routière. Je pense notamment au fait qu'il est préférable de ne pas autoriser l'accès à ces couloirs à d'autres utilisateurs de la route, lorsque la chaussée est pavée, ni d'y autoriser par exemple des motards, car ces couloirs sont désormais accessibles aux cyclistes. Cela pourrait être dangereux.

Quoi qu'il en soit, nous devons donner un signal clair, à savoir qu'il ne saurait être question de permettre un accès généralisé des couloirs de bus aux motards lorsque viendra le moment de considérer une éventuelle intégration de cette possibilité au Code de la route.

Je sais qu'il s'agit d'une réponse plutôt négative, mais dans certains cas, ce que vous dites n'est pas faisable techniquement. Dans d'autres cas, des problèmes de sécurité existent déjà sur ces lignes et nous pourrions examiner la question.

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De federale overheid heeft de procedure nog niet van start laten gaan. Er heeft wel een vergadering plaatsgevonden om de kwestie te bespreken.*

Ik veronderstel dat we op dezelfde manier te werk zullen gaan als voor de taxi's. Dat wil zeggen dat we elk geval apart bekijken.

Er moet rekening worden gehouden met bepaalde aspecten. Zo mag het niet de bedoeling zijn om andere weggebruikers te laten rijden op busstroken met verkeerslichten die enkel voor het openbaar vervoer zijn bedoeld. We moeten rekening houden met de verkeersveiligheid. Zo kunnen motorrijders bijvoorbeeld een gevaar betekenen voor fietsers.

We moeten een duidelijk signaal geven. Wij vinden het geen goed idee om alle busstroken open te stellen voor motorrijders.

Wat u voorstelt is soms technisch niet haalbaar. In andere gevallen bestaan er al veiligheidsproblemen op de lijnen en kunnen we de kwestie onderzoeken.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mme Viviane Teitelbaum.- Les motards sont aujourd'hui dans une situation très difficile. L'état des routes n'est pas satisfaisant, et je ne parle pas des autoroutes où ils risquent leur vie en différents endroits en cette fin d'hiver. Même en ville, cela devient un parcours du combattant de circuler en moto dans des conditions de sécurité optimales.

J'entends bien que certains endroits sont difficiles à gérer par des commandes de feux. Ces endroits sont également difficiles pour les taxis et vous m'avez fait la même réponse cohérente à leur sujet. En certains endroits, ne pourrait-on avoir une approche pro-active de ces usagers de la route qui sont pénalisés en de nombreux endroits ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La concertation et les discussions vont bientôt commencer sur ce nouvel aspect du Code de la route. Nous examinerons ce point avec beaucoup de bienveillance, mais des choix seront à opérer. Nous ne voulons pas exclure les motards, mais tout ne sera pas possible partout.

Mme Viviane Teitelbaum.- Je vous remercie beaucoup pour vos aimables réponses, Mme la ministre.

- L'incident est clos.

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

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 "l'évaluation de la fluidité du trafic des voitures et des bus suite à l'aménagement de bandes bus en Région de Bruxelles-Capitale".

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- De motorrijders hebben het moeilijk. De wegen zijn in slechte staat en zelfs in de stad is het een uitdaging om veilig met de motorfiets te rijden.*

Op sommige plaatsen is de regeling van de lichten inderdaad moeilijk. U hebt dat ook geantwoord op mijn vraag over de taxi's. Is er op sommige plaatsen echter geen proactieve benadering mogelijk?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Binnenkort begint het overleg over dit nieuwe aspect van de wegcode. We zullen echter keuzes moeten maken. Niet alles wat u vraagt, is mogelijk.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Dank u.*

- Het incident is gesloten.

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de evaluatie van de doorstroom van het verkeer en de bussen bij de aanleg van busbanen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Ces dernières années, la Région bruxelloise a procédé à l'aménagement de bandes bus pour permettre aux bus de la STIB, De Lijn et TEC de rouler plus rapidement et d'améliorer leur vitesse commerciale.*

La bande bus créée sur la chaussée de Louvain entre Woluwe-Saint-Lambert et le croisement avec l'avenue Cicéron et l'avenue des Communautés engendre des embarras de circulation inutiles. Ils s'étendent au-delà des bandes bus et les bus s'y retrouvent d'ailleurs coincés.

La STIB procède-t-elle à une évaluation de la fluidité du trafic sur les bandes bus ? De quelle manière ? Tient-elle compte de l'impact de l'aménagement des bandes bus sur la circulation automobile, ou s'intéresse-t-elle uniquement aux avantages pour les bus ? Tient-elle compte des mesures réalisées avant l'aménagement des bandes bus ? Disposez-vous de données concernant la bande bus de la chaussée de Louvain ? Quel est son impact sur la circulation ?

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De afgelopen jaren werden er her en der busstroken aangelegd in het Brussels Gewest om de bussen van de MIVB, De Lijn en de TEC vlotter te laten rijden en zo de reissnelheid van het openbaar vervoer te bevorderen.

Op de Leuvensesteenweg, van de grens met Sint-Stevens-Woluwe tot het kruispunt met de Cicerolaan en de Gemeenschappenlaan, werd zo'n busstrook aangelegd. Ze begint dus ongeveer een kilometer voordat de weg vertakt richting centrum, richting Cora en Woluwe en richting Evere. Op die manier worden er nodeloze files veroorzaakt die langer zijn dan de busstrook zelf. Zo komen de bussen trouwens ook vaak vast te zitten in opstoppingen.

Aan de hand van dit ene voorbeeld wou ik u enkele vragen stellen. Evalueert de MIVB de doorstroming van de bussen op de busstroken? Op welke manier gebeurt dat? Houdt de MIVB bij de evaluatie rekening met de impact van de aangelegde busbanen op het autoverkeer, of let men enkel op de voordelen voor de bussen? Gebruikt men voor de evaluatie ook metingen die van voor de aanleg van de busstrook dateren? Kunt u de eventuele evaluatiegegevens over de busstrook op de Leuvensesteenweg geven en laten weten welke impact de busstrook heeft op de files tussen het punt waar de busstrook begint en het kruispunt met de Cicerolaan en de Gemeenschappenlaan?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- La circulation des bus et trams est suivie en permanence par la STIB. Ce suivi permet d'élaborer les horaires, de déterminer les points noirs sur le réseau, mais également de vérifier si les mesures d'aménagement ont atteint leur objectif. Le coordinateur VICOM auprès de Bruxelles Mobilité a pour mission de réaliser le suivi de ces résultats.*

La STIB se concentre sur l'évaluation des résultats sur ses lignes et Bruxelles Mobilité évalue le reste de la circulation. Les bandes bus de la chaussée de Louvain font partie d'un accord que la STIB a

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De doorstroming van de bussen en trams wordt permanent opgevolgd door de MIVB.

Het is aan de hand van deze opvolging dat niet enkel de dienstregelingen worden opgesteld, maar dat ook kan vastgesteld worden waar zich de zwarte punten op het net bevinden.

In tegenovergestelde richting Iaat dit ook toe om na te gaan of maatregelen zoals de aanleg van busbanen of bijzonder overrijdbare beddingen hun doel hebben bereikt. De VICOM-coördinator bij Mobiel Brussel heeft onder andere als taak om deze

conclu avec la Région flamande et De Lijn dans le cadre du Réseau express régional (RER). Il prévoit entre autres que les deux Régions prennent des mesures pour améliorer la circulation des bus sur les axes de pénétration. La chaussée de Louvain en fait partie.

La STIB est uniquement impliquée dans la partie des travaux située entre la limite régionale et le carrefour Optimisme (lignes 66, 45 et 80), entre Diamant et l'avenue Clovis (ligne 29) et entre la place Saint-Josse et la place Madou (lignes 29 et 63).

Les bandes bus ont été aménagées en Région bruxelloise en deux phases. Une première partie a été aménagée entre la limite régionale et le carrefour Cicéron, dans le cadre de l'aménagement du nouveau terminus de la ligne 66 jusqu'à Péage.

La deuxième partie concernait le reste de la chaussée jusqu'à la place Madou.

De son côté, la Région flamande effectue des Travaux depuis Nossegem jusqu'à la limite de la Région bruxelloise. Il existe donc une continuité interrégionale en ce qui concerne ces travaux.

Pour l'instant, il reste difficile de réaliser une évaluation correcte des bandes bus à Bruxelles, en raison de la panne de l'ordinateur chargé de la coordination des feux de signalisation à Bruxelles. Le problème devrait être résolu la semaine prochaine.

Pour la STIB, la bande bus entre Péage et le carrefour Cicéron a d'ores et déjà prouvé son utilité.

Grâce aux bandes bus entre Madou et la place Saint-Josse, les bus gagnent une demi-minute sans pour autant générer d'embarras de circulation spécifiques. Les bandes bus entre la place Dailly et l'avenue Clovis ont également un effet positif sur la ligne de bus 29.

Nos collègues de De Lijn ont également exprimé leur satisfaction au sujet des bandes bus, qui gagneront encore en efficacité lorsque la coordination des feux sera améliorée.

Pour ce qui est de l'influence des bandes bus sur le reste de la circulation, des comptages sont exécutés

resultaten op te volgen.

De MIVB concentreert zich bij de evaluatie logischerwijze op de resultaten voor haar lijnen en Mobiel Brussel op het overige verkeer. Wat het concrete geval van de busbanen op de Leuvensesteenweg betreft, maken deze deel uit van een akkoord dat de MIVB afsloot met het Vlaamse Gewest en De Lijn in het kader van het Gewestelijk Expressnet (GEN).

In dat akkoord is onder meer voorzien dat de twee gewesten maatregelen nemen om de doorgang van de bussen op bepaalde invalswegen te verbeteren. De Leuvensesteenweg is er daar een van.

De MIVB is slechts deels betrokken bij deze werken, namelijk voor het deel tussen de gewestelijke grens en het kruispunt Optimisme (lijnen 66, 45 en 80), tussen de Diamant- en de Clovislaan (lijn 29) en het Sint-Joostplein en het Madouplein (lijnen 29 en 63).

De busbanen werden in het Brussels gewest aangelegd in twee fases. Een eerste deel werd aangelegd tussen de gewestgrens en het kruispunt Cicero, in het kader van de aanleg van de nieuwe terminus van de lijn 66 tot aan Tol.

Het tweede deel betrof de rest van de steenweg tot aan het Madouplein.

Het Vlaams Gewest voerde van zijn kant werken uit vanaf Nossegem tot aan de grens met het Brussels Gewest. Er is dus een interregionale continuïteit met betrekking tot die werken.

Op dit ogenblik blijft het moeilijk om een correcte evaluatie te maken van deze busbanen voor Brussel, omdat de indienststelling ervan ongelukkigerwijze samenviel met een panne van de computer die de verkeerslichten in Brussel en meer bepaald die van de Leuvensesteenweg coördineert. Omdat de verkeerslichten niet afgesteld zijn, ontstaan er langere files, vooral op het stuk tussen de Diamantlaan en het Daillyplein. We zullen de busbaan en de impact ervan dus pas echt kunnen evalueren zodra de nieuwe computer die de verkeerslichten coördineert, werkt. Het probleem zou normaal gezien volgende week opgelost moeten zijn.

Voor de MIVB heeft de busbaan tussen Tol en het

régulièrement sur la chaussée de Louvain. Leur impact est vérifié par des simulations. Ce projet n'a pas seulement pour objectif d'améliorer la circulation des transports publics, mais aussi de réduire le trafic et les nuisances sonores sur cette chaussée.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ERIC TOMAS

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

concernant "la suppression partielle de la ligne de bus 75 à Anderlecht".

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

kruispunt Cicero alvast haar nut bewezen. Op die plaats zijn er heel lange files. Als de busbaan korter was geweest, dan zouden de bussen van de MIVB veel tijd hebben verloren voordat zij de busbaan zouden kunnen nemen.

Dankzij de busbanen tussen Madou en het Sint-Joostplein winnen de bussen een halve minuut zonder dat dit specifieke problemen oplevert voor het verkeer. De busbanen tussen het Daillyplein en de Clovislaan hebben een gunstig effect op buslijn 29.

Ook onze collega's van De Lijn hebben al hun tevredenheid over deze busbanen uitgedrukt, die dus nog effectiever zullen worden zodra de coördinatie van de verkeerslichten verbetert.

Wat de invloed op het andere verkeer betreft, zijn er vooraf tellingen uitgevoerd op de Leuvense-steenweg en werd via simulaties de impact van de busbanen nagegaan. Hierbij is het belangrijk aan te stippen dat dit project niet enkel tot doel heeft de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen, maar ook de verkeersdruk en de geluidshinder op deze steenweg aan te pakken. De allereerste resultaten geven aan dat er inderdaad minder verkeer gebruik maakt van deze steenweg. Wij kunnen nog niet zeggen waar dat verkeer is heengegaan, maar dit zal zeker het onderwerp van studies uitmaken.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC TOMAS

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

betreffende "de gedeeltelijke afschaffing van buslijn 75 in Anderlecht".

De voorzitter.- De heer Tomas heeft het woord.

M. Eric Tomas.- La STIB a annoncé la suppression partielle de l'exploitation de la ligne de bus 75, en soirée à partir de 19 heures et le dimanche. La ligne de bus 75, créée lors de la mise en service du prolongement de la ligne de tram 56, devenue 81, par l'avenue Marius Renard, a eu pour conséquence d'isoler du réseau le quartier de la Roue, autrefois bien desservi par une ligne de tram. Cette ligne a la spécificité de ne circuler que sur le territoire de la commune d'Anderlecht, entre le CERIA et le quartier de Bon-Air, et d'assurer une desserte inter-quartiers et des connexions avec le réseau STIB (métro, tram, bus) et celui de De Lijn.

La suppression du service en soirée, et peut-être aussi le week-end, est le prélude à une disparition complète de la ligne. Cette suppression signifie une perte de mobilité pour les usagers, et rend l'accès à certains quartiers encore plus difficile. Celle-ci a en outre été annoncée sans qu'il y ait eu la moindre concertation avec la commune d'Anderlecht. Le conseil communal d'Anderlecht a voté à l'unanimité la semaine dernière une motion demandant le maintien intégral de la desserte du 75.

Quelles sont les raisons invoquées par la STIB pour justifier cette suppression ? La suppression partielle de l'exploitation de la ligne 75 fait-elle partie d'un plan plus général de suppression d'autres services ? Cette mesure vous a été proposée par la STIB avec d'autres. Pourquoi l'avoir choisie ? Est-il normal que cette décision soit prise sans concertation avec la commune concernée ? Trouvez-vous le comportement de la STIB adéquat, alors que la déclaration gouvernementale prévoit de développer le réseau et d'encourager les transports en commun ?

De heer Eric Tomas *(in het Frans).- De MIVB heeft aangekondigd dat bus 75 niet langer zal rijden vanaf 19u 's avonds en op zondag. Bus 75 werd ingelegd naar aanleiding van de verlenging van tram 56 via de Marius Renardlaan, waardoor de wijk van het Rad van het net werd afgesneden. Bus 75, die tussen het COOVI en de wijk Goede Lucht rijdt, moest voor een goede interwijken-bediening en een goede aansluiting op het MIVB-net (metro, tram bus) en de bussen van De Lijn zorgen.*

Er wordt gevreesd dat de afschaffing van de avond- en zondagregeling de voorbode is van een volledige afschaffing van die buslijn. Hierdoor zullen de reizigers een deel van hun mobiliteit verliezen en zullen sommige wijken nog moeilijker bereikbaar zijn. De MIVB heeft bovendien geen overleg met de gemeente Anderlecht gepleegd over deze beslissing. De Anderlechtse gemeenteraad heeft vorige week eenparig een motie goedgekeurd waarin het integraal behoud van lijn 75 wordt gevraagd.

Waarom heeft de MIVB beslist om die lijn gedeeltelijk af te schaffen? Zullen er nog meer buslijnen worden afgeschaft? Waarom is er geen overleg met de gemeente gepleegd? Staat u achter de beslissing van de MIVB, terwijl het regeerakkoord pleit voor een ontwikkeling van het netwerkvoor een aanmoediging van het gebruik van het openbaar vervoer?

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme pour l'ensemble des lignes de son réseau, la STIB a procédé à intervalles réguliers à des comptages de la fréquentation, afin de mesurer le succès de la ligne 75, créée le 4 septembre 2006. Nonobstant des charges de plus d'une trentaine de clients par autobus pendant les heures de pointe en semaine, la fréquentation globale de la ligne 75 demeure globalement modérée, à savoir moins de 1% du nombre de voyages enregistrés sur le réseau de bus. La charge est par ailleurs très faible et quasi nulle à certaines périodes, notamment le soir et le

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Zoals voor alle lijnen van haar netwerk telt de MIVB regelmatig het aantal reizigers op lijn 75.*

Hoewel er tijdens de piekuren een dertigtal klanten per bus zijn, is het aantal reizigers tijdens andere perioden heel beperkt, met name 's avonds en op zondag. Het aantal ritten op lijn 75 bedraagt minder dan 1% van het totaal aantal busritten op het netwerk.

dimanche.

Compte tenu de cet constat et des difficultés budgétaires dans lesquelles la Région se trouve, il a été décidé de limiter l'exploitation de cette ligne à la journée durant la semaine, ainsi qu'au samedi. Ces modifications ont été décidées d'un commun accord par la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale, dans le cadre de l'élaboration du budget 2010. Il n'est pas exact de dire que la diminution de l'offre est le prélude à la suppression de cette ligne. Cette diminution reste limitée à une période où l'utilisation de la ligne est très faible. Je tiens également à préciser que le quartier de la Roue n'est nullement isolé du réseau, comme vous l'affirmez. Il est desservi par la ligne 5 du métro Erasme-Hermann Debroux, qui offre une liaison directe avec le centre-ville et qui compte même une station éponyme.

M. Eric Tomas.- Je suis au regret de vous dire que les Anderlechtois ne seront pas satisfaits de votre réponse. Il y a bien une desserte de métro, mais elle ne permet pas de circuler entre les quartiers. Le bus 75 a cet avantage de permettre l'éclatement du trafic depuis les stations de métro vers des quartiers mal desservis. Cette suppression en soirée incitera encore davantage les gens à utiliser leurs véhicules personnels.

- L'incident est clos.

Gezien deze vaststelling en de begrotingsproblemen van het gewest werd beslist om deze lijn alleen nog overdag op weekdagen en zaterdag te exploiteren. Deze aanpassingen werden beslist in onderlinge overeenstemming tussen de MIVB en het gewest in het kader van de begrotingsopmaak 2010. De vermindering van het aanbod vormt geenszins een inleiding voor het afschaffen van deze lijn. Ze blijft immers beperkt tot een periode waarin de lijn bijna niet wordt gebruikt.

De wijk van het Rad is overigens absoluut niet afgesneden van het netwerk, aangezien deze wordt bediend door metrolijn 5 (Erasmus-Hermann-Debroux), die in rechtstreekse verbinding met het stadscentrum staat en zelfs over een gelijknamig station beschikt.

De heer Eric Tomas *(in het Frans).- De Anderlechtenaren zullen niet blij zijn met uw antwoord. De metro stopt weliswaar in Anderlecht, maar is niet geschikt om je van de ene naar de andere wijk te begeven. Buslijn 75 verbindt de metrostations met wijken die slecht bediend zijn door het openbaar vervoer. Als die bus 's avonds niet meer rijdt, zullen nog meer mensen de auto gebruiken.*

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE 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 "l'enquête de satisfaction de la STIB".

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

Mme Céline Delforge.- Le 23 novembre se clôturait l'enquête de satisfaction de la STIB auprès de ses usagers. On peut raisonnablement espérer

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Op 23 november liep het tevredenheidsonderzoek van de MIVB ten einde. We mogen verwachten dat de*

que, plus de deux mois plus tard, les réponses ont été dépouillées. D'autres moyens qu'internet ont-ils été utilisés afin de recueillir l'opinion des usagers, ou seuls ceux qui disposent d'une connexion ont-ils pu exprimer leur avis ?

Les usagers ayant fait la démarche de répondre à l'enquête sont-ils les seuls à y avoir participé, ou des démarches telles des sondages ont-elles également été utilisées afin de limiter les biais induits par cette méthode, basée sur la démarche volontaire liée au questionnaire hébergé sur le site web de la STIB ? Quels sont les résultats de cette enquête ? Quelles tendances sont les plus marquantes dans l'absolu et dans les évolutions par rapport aux résultats des années précédentes ? Quelle traduction la STIB donne-t-elle à ces résultats dans la gestion de son réseau ? Quel sera l'impact financier de ces résultats sur le bonus/malus de la STIB ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'enquête 2009 a été menée selon un dispositif similaire à l'année précédente. La principale méthode utilisée était le formulaire électronique disponible sur le site web de la STIB entre le 27 octobre et le 23 novembre. Cette méthode permet de recueillir un nombre important de réponses et de réaliser des analyses approfondies à faible coût. En parallèle, dix mille questionnaires sur papier ont été distribués sur le réseau de la STIB entre le 27 et le 31 octobre. Ils ont également été mis à disposition dans les Bootik, afin de permettre aux personnes ne disposant pas d'une connexion internet de participer à l'enquête.

Comme les autres années, l'enquête a été réalisée sur la base d'une démarche volontaire des répondants. L'introduction d'un sondage à titre complémentaire n'est pas envisageable, car celui-ci introduirait un biais dans les résultats à cause du mélange de méthodologies. En effet, outre le caractère non strictement aléatoire de la sélection des personnes sondées, on ne répond pas de la même façon à un enquêteur que lorsqu'on répond par ordinateur.

La promotion de l'enquête de satisfaction 2009 a été réalisée à travers plusieurs supports :

resultaten inmiddels zijn verwerkt. Zijn er ook andere middelen dan internet gebruikt om de mening van de klanten te vragen?

Zijn alle deelnemers aan het onderzoek mensen die uit eigen beweging hebben deelgenomen, of heeft de MIVB ook steekproeven georganiseerd? Wat zijn de resultaten van het onderzoek? Wat zijn de belangrijkste evoluties? Welke gevolgen trekt de MIVB eruit? Welke financiële gevolgen hebben de resultaten voor de MIVB?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het onderzoek van 2009 is op een gelijkaardige manier gevoerd als dat van 2008. De MIVB gebruikt vooral een elektronisch formulier dat van 27 oktober tot 23 november op de website stond. Op die manier kan je veel antwoorden verzamelen en analyseren voor een lage prijs. Er werden bovendien 10.000 afgedrukte formulieren verspreid op het netwerk van de MIVB. De formulieren waren ook te verkrijgen bij de Bootiks.*

Net zoals de andere jaren werd er een beroep gedaan op mensen die het formulier vrijwillig invulden. De invoering van een steekproef is niet wenselijk omdat dat een vertekend resultaat zou opleveren door de verschillende methodologie. Wie een formulier invult, antwoordt op een andere manier dan wie door een onderzoeker wordt ondervraagd.

Het onderzoek werd op verschillende manieren bekendgemaakt, bijvoorbeeld met affiches, persberichten enzovoort.

De MIVB heeft de resultaten nog niet ontvangen. Uw vraag komt dus een beetje vroeg. Zodra ze bekend zijn, kunnen er conclusies uit worden getrokken.

- feuillet détachable dans les véhicules et en stations ;

- affichage sur écrans dynamiques en Bootik et Kiosk ;

- communiqué de presse ;

- encart d'une demi-page dans le journal Métro ;

- annonces vocales toutes les heures ;

- site web de la STIB ;

- newsletter de la STIB.

Les résultats définitifs de l'enquête traités par l'institut de sondage Ipsos n'ont pas encore été partagés avec la STIB. La question arrive donc malheureusement un peu trop tôt. Dès que les résultats définitifs seront disponibles, les enseignements relatifs à la satisfaction de la clientèle de la STIB seront tirés, tant de manière absolue que dans une optique de comparaison avec les années précédentes.

Un plan d'action sera mis en place pour résoudre, dans la mesure des moyens financiers mis à la disposition de la STIB, les problèmes de toute nature qui auraient été pointés du doigt par la clientèle à l'occasion de cette enquête.

Vu le caractère provisoire des résultats obtenus à ce stade, leur impact sur le bonus-malus de la STIB n'a pas encore pu être calculé.

Je ne peux malheureusement pas encore dévoiler les résultats de cette enquête.

De problemen die in de enquête vermeld werden, zullen opgelost worden, voorzover dat kan met de huidige financiën van de MIVB.

De resultaten zijn voorlopig en dus werden de gevolgen voor de bonus-malus van de MIVB nog niet berekend.

Ik kan de resultaten helaas nog niet bekend maken.

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

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

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

Mme Céline Delforge.- Je m'étonne que cela prenne autant de temps pour un formulaire qui consiste principalement en des questions à choix multiple et dont le traitement n'est donc pas

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Het verbaast mij dat de verwerking van deze eenvoudige enquête zo lang duurt. Wanneer kunnen we de resultaten verwachten?*

extrêmement fin à réaliser.

J'aimerais savoir dans quels délais nous pourrons avoir les résultats.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suppose que vous n'êtes pas seulement intéressée par les résultats, mais aussi, et surtout, par le plan d'action qui les suivra. Il faut laisser le temps à la STIB d'analyser les résultats et d'élaborer ce plan d'action.

Mme Céline Delforge.- Je suis quand même intéressée par les résultats et les réponses des gens, car cela permet de savoir comment le réseau de la STIB est perçu par ses usagers.

Je me fais fort peu d'illusions sur la traduction concrète des résultats. En effet, je doute que, si les gens se plaignent des ruptures de charge, on soit actuellement prêt à diminuer ce type de problèmes, et ce n'est pas la diminution de certains pans du réseau qui risque d'y répondre.

J'aimerais donc déjà connaître les résultats.

- L'incident est clos.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- U wilt wellicht niet enkel de resultaten kennen, maar vooral ook het actieplan dat erop volgt. U moet de MIVB de tijd geven om dat uit te werken.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ook de resultaten interesseren mij. Ze geven aan hoe de gebruikers het MIVB-net ervaren.*

Over de concrete gevolgen maak ik mij weinig illusies. Als de mensen klagen over stroomonderbrekingen, denk ik niet dat daar veel aan zal gedaan worden.

- Het incident is gesloten.

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 "l'aménagement des arrêts de surface".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

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 inrichting van de bovengrondse haltes".

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

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 répression des infractions au Code de la route aux abords des arrêts de la STIB".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

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 bestraffing van verkeersovertredingen in de omgeving van MIVB-haltes".

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

QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

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

concernant "les amendes administratives sur le réseau de la STIB".

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

Mme Marion Lemesre.- Le 1er février 2008, un nouveau système d'amendes administratives est entré vigueur à la STIB. Quelque 150 agents issus du département Sûreté et contrôle sont chargés de contrôler une liste de 66 comportements considérés comme des incivilités, tels que bloquer les portes du métro et provoquer ainsi un retard, bloquer les voies, incommoder les usagers par du bruit intempestif ou des objets, etc.

Lorsqu'une infraction est constatée, un procès-verbal est dressé par l'un de ces agents, avant d'être délivré à la personne concernée et envoyé à un fonctionnaire régional. Quatre agents désignés par le gouvernement seraient affectés à cette fonction.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "de administratieve boetes op het MIVB-net".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Sinds 1 februari 2008 is er bij de MIVB een nieuw systeem van administratieve boetes in voege. Honderdvijftig agenten van het departement Veiligheid en Controle moeten sindsdien 66 soorten "overlast" controleren.*

Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld, stelt de agent een proces-verbaal op. Het proces-verbaal wordt aan een gewestelijke ambtenaar bezorgd, die de admnistratieve boete vastlegt. De regering vertrouwde die opdracht toe aan vier ambtenaren.

Alvorens uw voorganger zijn nultoleratiebeleid effectief invoerde, vond er een informatiecampagne

Ce sont eux qui infligent l'amende administrative, et non les agents de la STIB.

Une campagne de sensibilisation d'un mois avait été menée en vue de mettre l'accent sur l'explication et la prise de conscience des usagers, avant d'appliquer la tolérance zéro, annoncée à grand renfort d'effets de manche par votre prédécesseur. Fin janvier 2009, on apprenait cependant que durant la période de mars à décembre 2008, seules 303 amendes administratives pour incivilités avaient été envoyées à la Région, soit une moyenne d'une par jour. Au regard des 286 millions de passagers qui ont fréquenté le réseau en 2008, ce total semble anecdotique. Sur ces 303 amendes, combien ont-elles été répercutées auprès des fautifs ? Ce sont ces chiffres-là qui permettent de mesurer réellement l'impact de cette politique en termes de sanction.

Un an plus tard, quel est le nombre d'amendes pour incivilités depuis ce dernier relevé, alors que la STIB vient d'annoncer avoir porté son total de passagers pour 2009 à 290 millions ? D'autre part, vous inscrivez-vous dans la continuité de cette action mise en place par votre prédécesseur ? Y a-t-il eu des instructions afin d'accroître les contrôles ? Cette décision me paraîtrait opportune. En effet, il ne peut pas il y avoir de prévention efficace et d'amélioration de la situation générale sans sanctions. Ceci me semble d'autant plus nécessaire que des comportements pourtant identifiés clairement dans l'arrêté entré en vigueur en janvier 2008 - tels que bloquer le matériel roulant, fumer, activer inutilement l'arrêt des escalators, perturber l'ordre, gêner ou déranger les personnes - continuent à générer un climat d'insécurité, voire même l'insécurité des usagers.

plaats.

Eind januari 2009 vernamen we dat er van maart tot december 2008 slechts 303 administratieve boetes voor overlast waren uitgeschreven. Dat komt neer op ongeveer één boete per dag, wat belachelijk weinig is.

Hoeveel van die 303 boetes werden er ook effectief geïnd? Hoeveel boetes zijn er in 2009 uitgeschreven? Zet u het beleid van uw voorganger voort? Het zou goed zijn de controles op te voeren. De situatie zal er immers niet op verbeteren als sancties uitblijven. Gebruikers van het openbaar vervoer blijven zich onveilig voelen, hoewel een lange reeks vormen van overlast duidelijk in het besluit staan opgesomd (verhinderen dat de voertuigen rijden, roken, de roltrappen blokkeren, de orde verstoren, andere reizigers storen,...).

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il y a eu 346 amendes administratives en 2009. En 2008, 41% des amendes ont été encaissées pour un montant de 11.407 euros. En 2009, la proportion était de 35,5% pour 8.461 euros.

Ces amendes administratives ne sont bien évidemment que le sommet de l'iceberg. L'immense majorité des sanctions sont en effet cataloguées sous la forme d'une surtaxe. Ainsi, en 2009, pas

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- In 2009 waren er 346 administratieve boetes. In 2008 werd 41% van de boetes geïnd voor een bedrag van 11.407 euro tegen 35,5% en 8.461 euro in 2009.*

Dit is slechts het topje van de ijsberg. De meeste sancties hebben de vorm van een toeslag. In 2009 werden daarvoor 31.232 processen-verbaal opgesteld. Van deze toeslagen werd 49,3% geïnd

moins de 31.232 procès-verbaux ont été rédigés pour des surtaxes administratives et surtaxes titres de transport. En 2009, un montant de 3.418.676,46 euros a été enregistré pour les surtaxes, dont 1.686.926 euros a été encaissé, soit 49,3%.

Pour les montants non payés, il est fait appel à des huissiers et, au besoin, une procédure judiciaire est initiée. Le résultat définitif sera dès lors à revoir à la hausse en fonction des résultats de ces procédures.

La STIB entend maintenir le nombre de contrôles mais, à l'avenir, les effectuer de manière plus ciblée.

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

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

Mme Marion Lemesre.- Ces chiffres sont encore plus catastrophiques que ceux que j'avais annoncés. En effet, sur 303 amendes administratives, 41% seulement ont été perçues. On tombe à moins d'une centaine d'amendes administratives perçues pour les incivilités constatées.

Quand vous parlez de 31.232, vous créez la confusion en disant qu'on ne voit que la partie visible de l'iceberg. Il s'agit en effet de surtaxes aux titres de transport pour des gens qui n'ont pas payé leur titre de transport. Ce ne sont pas des incivilités. Cela relève d'un autre type de comportement, qui fait automatiquement l'objet de cette surtaxe.

On ne doit pas mêler les deux et essayer de masquer les chiffres des amendes avec ceux des surtaxes. Pratique-t-on une surtaxe quand il y a un constat d'incivilité ? J'imagine que non. On ne pratique de surtaxe que quand il y a fraude ou non-payement du titre de transport.

Il s'agit donc d'une centaine d'amendes administratives par an. Pour 2009, ce sont 35% de 346, donc peu de choses. Pour bien appliquer cette politique, il faudrait rendre plus performante la perception de l'amende.

voor een bedrag van 1.686.926 euro.

Bij niet-betaling worden deurwaarders ingeschakeld en desnoods een rechtszaak aangespannen. De genoemde cijfers zullen dus op termijn nog stijgen.

De MIVB zal even veel blijven controleren, maar op een gerichtere manier.

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

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Deze cijfers zijn nog slechter dan ik dacht. Slechts heel weinig administratieve boetes worden daadwerkelijk geïnd.*

De 31.232 processen-verbaal voor een toeslag waarover u spreekt, slaan op zwartrijders. Dit is een ander soort gedrag dan de overlast waarover ik het heb.

U moet de cijfers in verband met de boetes dan ook niet proberen te verdoezelen door de toeslag erbij te sleuren.

De MIVB int een honderdtal boetes per jaar, in 2009 slechts 35% op 346. Dat moet beter, anders hebben de boetes geen effect.

M. le président.- Pour information, à la Ville de Bruxelles on enregistre 8.000 amendes par an pour les incivilités en matière de propreté. Je ne sais pas si elles ont toutes été perçues, mais beaucoup de personnes les payent.

La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La surtaxe administrative sanctionne les incivilités énumérées dans l'ordonnance. Elles ne sont pas limitées à des irrégularités liées aux titres de transport.

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

Mme Marion Lemesre.- Ce mécanisme ne me paraît pas conforme à l'ordonnance qui a été votée. Celle-ci prévoyait en effet de sanctionner les incivilités par des amendes administratives, et que la sanction soit établie par des agents régionaux.

M. le président.- Il importe de distinguer les surtaxes pour fraudes relatives aux titres de transport des amendes administratives définies dans l'ordonnance, cela afin d'éviter toute confusion.

- L'incident est clos.

De voorzitter *(in het Frans).- De stad Brussel schrijft jaarlijks 8.000 boetes uit voor overlast in verband met openbare netheid. De meeste daarvan worden geïnd.*

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De administratieve toeslag geldt voor de vormen van overlast die in de ordonnantie staan en niet alleen voor zwartrijders.*

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Dat lijkt me in strijd met de ordonnantie, waarin sprake is van administratieve boetes die opgelegd moeten worden door gewestelijke agenten.*

De voorzitter *(in het Frans).- Dit onderscheid is belangrijk om verwarring te voorkomen.*

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

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

concernant "la Metro Store Company".

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

Mme Marion Lemesre.- Depuis quelques années, la STIB s'est lancée dans une modernisation complète des surfaces commerciales dans le métro bruxellois. La Cegesco, créée initialement à cet effet, a été remplacée récemment par la Metro Store Company. La cellule Metro Store Company créée

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "de 'Metro Store Company'".

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Sinds enkele jaren moderniseert de MIVB de winkelruimten in de Brusselse metro. De nieuwe cel Metro Store Company, opgericht door de MIVB, beheert zo'n 10.000 m² aan winkelruimte.*

par la STIB gère 10.000 m² de surfaces commerciales dans le métro et a pour objectif d'augmenter la qualité des enseignes du métro bruxellois.

Auparavant, la STIB attendait des offres de la part de sociétés désireuses de s'implanter dans les stations. La démarche se veut à présent proactive. Cependant, cette volonté de rehausser le standing des commerces présente un côté négatif. En effet, les commerçants actuellement présents n'ont pas toujours les moyens de s'inscrire dans cette nouvelle politique.

Selon M. Jean-Pierre Alvin, porte-parole de la société de transport, il est possible d'en repositionner certains ailleurs, mais il est vrai, à des tarifs plus élevés. Si un nivellement par le haut était nécessaire, je m'interroge cependant sur la situation des petits commerces et des indépendants. Sur le site internet de la Metro Store Company, on remarque que les nouveaux magasins ouverts sont issus exclusivement de grandes chaînes. Je souhaiterais donc en savoir plus sur le repositionnement des commerces existants. Qu'en est-il ? À quoi correspondent ces tarifs plus élevés ? La Metro Store Company se veut proactive, mais l'est-elle aussi à l'égard des petits commerçants indépendants ? Enfin, les petits commerces intéressés ont l'opportunité de se faire connaître via le site internet. Combien l'ont-ils fait jusqu'à présent ? Comment s'effectue le suivi de ces demandes ?

Vroeger wachtte de MIVB op aanbiedingen van ondernemingen die winkels wilden openen in de stations. Nu gaat ze zelf op zoek naar klanten. De keerzijde van de modernisering is dat de aanwezige handelaars niet altijd de middelen hebben om mee te gaan in het nieuwe beleid.

Volgens de woordvoerder van de MIVB, kunnen sommigen verhuisd worden naar elders, maar dan wel tegen een hoger tarief. Op de website van Metro Store Company blijkt dat de nieuwe winkels allemaal deel uitmaken van grote ketens. Hoe zit het met de verplaatsing van de bestaande winkels? Wat betekent "een hoger tarief"? Richt de Metro Store Company zich ook op kleine zelfstandige handelaars? Hoeveel van hen hebben op de website interesse getoond? Hoe worden de aanvragen verwerkt?

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB s'est effectivement lancée, depuis 2002, dans un programme d'amélioration du parcours du client en station. Sa volonté est d'offrir, sous la forme de services divers, une valeur ajoutée aux déplacements des voyageurs au sein des infrastructures souterraines du métro, dont elle a la gestion.

La STIB a voulu adopter une attitude proactive en stimulant les activités commerciales, car celles-ci contribuent notamment à renforcer le sentiment de sécurité et à créer de l'emploi. Elle a, dans le même temps, souhaité accroître la qualité des services et des produits proposés aux clients. Il n'y a pas de

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De MIVB doet sinds 2002 inspanningen om de ondergrondse stations aangenamer te maken voor de reizigers.*

Sindsdien probeert de MIVB ook om de commerciële activiteiten in de stations proactief te stimuleren omdat winkels het veiligheidsgevoel bevorderen en werkgelegenheid opleveren. Het is ook de bedoeling om de kwaliteit van de diensten en producten die aan de reizigers worden aangeboden te verbeteren. De MIVB benadert grote winkelketens niet op een andere manier dan kleine zelfstandigen. Veel filialen van bekende merken worden trouwens uitgebaat door

différence d'approche entre les petits commerçants et les grandes enseignes. En effet, au sein du métro, de nombreuses grandes enseignes sont gérées par de petits commerçants, qui agissent dans le cadre d'un contrat de franchise.

Historiquement, les tarifs demandés pour la mise à disposition des espaces commerciaux n'étaient pas toujours à la hauteur de la valeur du marché. La STIB a donc adapté ceux-ci, en tenant compte de l'évolution du marché. La valeur des mètres carrés commerciaux disponibles dépend :

- de la localisation de la station dans la ville ;

- de l'implantation des commerces proposés dans l'infrastructure existante et par rapport aux flux des voyageurs ;

- de la rareté des mètres carrés commerciaux disponibles, tant dans la station considérée que dans les quartiers environnants.

Une trentaine de demandes pour des développements commerciaux ont été adressées à Metro Store Company depuis le lancement du site internet le 31 août 2009. Elles émanent principalement d'indépendants. Ces demandes sont traitées, d'une part en fonction des disponibilités des clos commerciaux, et d'autre part en fonction de la compatibilité de l'activité proposée avec les activités commerciales déjà présentes dans les lieux souhaités. Une mixité correcte au niveau de l'offre et des commerces de qualité est également recherchée.

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

Mme Marion Lemesre.- Je remercie Mme la ministre pour son souci de préserver la mixité de ces commerces et de protéger les intérêts des petits commerçants.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

À MME BRIGITTE GROUWELS,

zelfstandige franchisenemers.

In het verleden waren de handelshuurprijzen van de MIVB vaak lager dan de marktprijzen. De MIVB heeft de prijzen aangepast in functie van de locatie, het aantal reizigers enzovoort.

De Metro Store Company ontving sinds 31 augustus 2009 een dertigtal aanvragen om winkelruimte te huren, vooral van zelfstandigen. De aanvragen worden verwerkt in functie van de beschikbaarheid en van de verenigbaarheid van de voorgestelde activiteit met de reeds aanwezige winkels. Bovendien streeft de MIVB naar een gemengd aanbod en wordt er rekening gehouden met de kwaliteit van de handelszaken.

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Ik vind het een goede zaak dat u naar een gemengd winkelaanbod streeft en de belangen van kleine zeflstandigen verdedigt.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE

AAN MEVROUW BRIGITTE

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

concernant "les contrôles des chantiers".

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

Mme Marion Lemesre.- Les chantiers engendrent souvent des désagréments de tout ordre. Parmi les plus importants, on peut par exemple citer les embarras de circulation ou les nuisances sonores. L'on apprenait récemment que l'administration régionale en charge des voiries bruxelloises, Bruxelles Mobilité, attendait de la tutelle régionale le planning des grands travaux qui auront lieu dans le courant de cette année. Je profite de cette information afin d'obtenir plus de renseignements au sujet de ce que vous avez déclaré en septembre 2009. Vous évoquiez à l'époque la création d'équipes d'interventions sur les chantiers en ces termes : "Je veux des équipes mobiles chargées de petits travaux urgents qui veillent à ce qu'un chantier terminé soit laissé propre, sans grille ou bloc de béton qui traîne. Avec amende à la clé s'il le faut".

Six mois plus tard, la création de ces équipes est-elle toujours d'actualité ? Le cas échéant, pourriez-vous m'apporter plus d'informations à ce sujet ? Quelles en seraient les missions précises ? Du nouveau personnel serait-il engagé ? Des budgets ont-ils été débloqués à cette fin ? Je souhaiterais également en savoir plus sur la situation actuelle. Des contrôles de la propreté des chantiers sont-ils effectués ? Dans quelle mesure ? Sous quelle forme ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les contrôles sont réalisés dans le cadre de l'ordonnance du 5 mars 1998 relative à la coordination et à l'organisation des chantiers sur la voie publique en Région de Bruxelles-Capitale. Le service concerné ne dispose actuellement pas du personnel nécessaire pour assurer un suivi cohérent des

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

betreffende "de controles op de bouwplaatsen".

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Openbare werken zorgen vaak voor veel overlast, waaronder verkeersproblemen en lawaaihinder. Onlangs vernam ik dat Mobiel Brussel graag van het Brussels Gewest wil weten welke grote werken er dit jaar worden gepland. U zei in september 2009 dat u mobiele interventieteams wilt invoeren die snel dringende werken kunnen uitvoeren en erop toekijken dat aannemers na voltooiing van de werken alle rommel meenemen.*

Komen er zulke interventieploegen? Welke taken krijgen ze precies? Wordt er nieuw personeel voor aangeworven? Worden er middelen voor uitgetrokken? Wordt er tegenwoordig gecontroleerd of aannemers hun werven netjes achterlaten?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De controles vinden plaats in het kader van de ordonnantie van 5 maart 1998 betreffende de coördinatie en de organisatie van de werken op de openbare weg in het Brussels Gewest. Er is momenteel onvoldoende personeel om alle wegenwerken te controleren. Ter informatie, het*

nombreux chantiers en cours sur les voiries concernées par cette ordonnance, à savoir l'ensemble des voiries régionales et les voiries communales les plus importantes. Pour information, il s'agit de 120 à 200 chantiers par semaine.

Vous avez mentionné mon souhait de renforcer les équipes d'intervention. Je tiens à préciser que la Régie des routes de Bruxelles Mobilité compte actuellement à peine onze ouvriers, qui effectuent les petites réparations de tout type. Ce sont les mêmes personnes qui assurent actuellement le service "divers". Malgré mes efforts pour remédier à cette situation, aucun engagement n'est prévu à court terme suite à un gel presque complet des recrutements au ministère. Je suis en train d'examiner s'il existe d'autres possibilités pour combler cette lacune. Je crois en effet qu'il est possible de réparer rapidement des petits dégâts dans les voiries et que c'est un signal très important à donner à la population. Je suis encore à la recherche de la bonne solution.

En 2008, la Régie des routes a effectué plus de mille interventions, qui concernent surtout la signalisation routière, le mobilier urbain et la réparation de nids de poule et de trottoirs. Il faut noter également que, dans le cadre des cahiers de charges de type stock, Bruxelles Mobilité dispose d'entrepreneurs qui se chargent d'effectuer toutes les réparations nécessaires en fonction des plaintes enregistrées ou des constatations effectuées par le personnel sur le terrain. Nous sommes en train d'examiner s'il faut mettre davantage l'accent sur cette démarche ou s'il faut plutôt, comme je le souhaite, disposer d'une bonne équipe au sein de Bruxelles Mobilité.

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

Mme Marion Lemesre.- Mme la ministre, nous partageons votre souhait et nous aimerions bien que vous alliez plus loin que l'effet d'annonce ou le souhait. L'idée des équipes mobiles n'était pas mauvaise en soi. Il ne suffit pas de voter des ordonnances, il faut aussi se donner les moyens de les appliquer !

Les chantiers dans la ville sont vraiment un problème en termes d'encombrements, mais entraînent aussi des nuisances pour les riverains. Je

gaat over 120 tot 200 werven per week.

De Regie der Wegen van Mobiel Brussel telt amper elf arbeiders die kleine herstellingen uitvoeren en de "winterdienst" verzekeren. Door de wervingstop bij het ministerie zijn er echter geen nieuwe aanwervingen mogelijk op korte termijn.

De Regie der Wegen heeft in 2008 meer dan duizend interventies uitgevoerd, voornamelijk signalisatie, stadsmeubilair en herstellingen van putten en trottoirs. In het kader van de stock-bestekken beschikt Mobiel Brussel over aannemers die alle noodzakelijke herstellingen uitvoeren in functie van klachten of vaststellingen van het personeel op het terrein.

Wij onderzoeken of wij eerder in die richting moeten voortgaan of de ploeg van Mobiel Brussel moeten versterken. Ik ben eerder voorstander van die laatste oplossing.

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Het volstaat niet om ordonnanties goed te keuren. U moet ook de nodige middelen uittrekken voor de toepassing ervan!*

Werken veroorzaken verkeersoverlast en hinder voor de omwonenden. Ik hoop dat u de reflectie zult voortzetten wat de versterking van de dienst, de coördinatie van de werken en de oprichting van de mobiele teams betreft.

vous invite à aller plus loin dans votre réflexion pour renforcer le service, coordonner les chantiers et mettre en place les équipes mobiles que vous aviez annoncées.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

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 demande de permis pour une bande réservée aux bus avenue Charles Quint".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de vergunningsaanvraag voor een busstrook op de Keizer Karellaan".

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Bruxelles Mobilité a introduit en janvier 2010 une demande de permis pour l'aménagement d'une bande réservée aux bus au centre de l'avenue Charles Quint, entre l'avenue des Gloires Nationales et l'avenue de Villegas à Ganshoren. L'arrivée de cette bande de bus est bienvenue à cet endroit très encombré.*

Cette bande serait réalisée dans l'attente du réaménagement complet de l'avenue Charles Quint, qui n'est cependant pas annoncé pour tout de suite.

Pouvez-vous nous donner une estimation de la date de début du réaménagement ? En quoi consistera-t-il ? Y aura-t-il une bande réservée aux bus et des pistes cyclables dignes de ce nom ? Impliquera-t-il une réduction du nombre de bandes ou de places de stationnement ?

Selon le rapport d'incidences relatif à la demande de permis pour la bande réservée aux bus, il sera tenté d'améliorer en une fois la sécurité et le confort des cyclistes. Groen! s'en réjouit. Cependant, il est prévu d'aménager une bande cyclable suggérée en direction du centre et de peindre de petits logos en direction du ring. Notre

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Mobiel Brussel diende in januari 2010 een vergunningsaanvraag in voor de aanleg van een aparte busstrook in het midden van de Keizer Karellaan - ongeveer 500 meter - tussen de Landsroemlaan en de Villegaslaan in Ganshoren. Er zou een busbaan komen die 's morgens richting stad toegankelijk is voor de bussen en 's avonds richting Ring.

Aangezien er in de ochtend -en avondspits maar ook meer en meer op andere momenten veel files zijn op deze grootstedelijke weg, en de bussen mee vast zitten in de files, is de komst van een aparte busstrook een goede zaak. De gebruikers van het openbaar vervoer - bus 87 van MIVB, en drie bussen van De Lijn - hoeven niet de dupe te zijn van de automobilisten die zich vaak individueel per wagen naar het werk verplaatsen.

Deze aparte busstrook zou gebeuren in afwachting van een grootse "gevel tot gevel" heraanleg van de Keizer Karellaan. Volgens Mobiel Brussel is deze complete heraanleg niet voor binnenkort aangezien dergelijke grote werken heel wat overleg, geld en tijd kosten.

Kunt u een schatting maken voor het begin van

parti n'est pas d'accord. Ces soi-disant infrastructures cyclables ne sont pas rassurantes pour les cyclistes non avertis. En outre, il n'existe pas d'alternatives correctes sur les voiries parallèles.

Dans la mesure où le réaménagement complet de l'avenue Charles Quint ne semble pas être pour demain, ne vaut-il pas mieux aménager de vraies pistes cyclables, ou à tout le moins des pistes marquées ? N'est-il pas possible d'aménager un peu plus d'infrastructures cyclables en direction du ring, avec l'itinéraire cyclable régional n°8 qui parcourt une partie du trajet ?

(M. Jef Van Damme, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

deze complete heraanleg? Hoe zal deze complete heraanleg eruit zien? Komt er een aparte busbaan en gescheiden volwaardige fietspaden? Houdt dit ook een vermindering in van het aantal rijvakken, of gaat men eerder het aantal parkeerplaatsen verminderen? De plaats ontbreekt immers om al die zaken tegelijk te verwezenlijken.

Zoals men terecht opmerkt in het effectenverslag voor de aanvraag van de vergunning voor de busstrook, is de situatie dringend, en moet er dus zo snel mogelijk ingegrepen worden.

Nog volgens het effectenverslag zal men in één trek de veiligheid en het comfort van fietsers trachten te verbeteren. De Groen!-fractie is daar uiteraard zeer gelukkig om. In de richting van het centrum echter, zal men een fietssuggestiestrook aanleggen. In de richting van de Ring, zal men kleine fietslogo's schilderen. Daarmee gaat de Groen!-fractie dan weer niet akkoord en zeker niet omdat het hier een grote en drukke baan betreft. Zoals u wellicht weet zijn dergelijke fietslogo's een "uitvinding" van uw voorganger die hij verkocht als fietsinfrastructuur maar die dat volgens de letter van de wegcode absoluut niet is. De gewone en niet zo assertieve fietsers zijn daarmee niet gebaat. Bovendien zijn er in de buurt een aantal grote scholen, zoals het Heilig Hart, en een dergelijke infrastructuur is niet geruststellend voor ouders die hun kinderen per fiets naar school sturen. Bovendien zijn er geen goede alternatieve fietswegen op de parallelwegen.

Aangezien die complete heraanleg van de Keizer Karellaan waarschijnlijk nog lang zal duren, is het dan niet de moeite om echte fietspaden, of minstens gemarkeerde fietsstroken aan te leggen die men dan ook een rode kleur geeft? Buitenlandse studies tonen aan dat autobestuurders meer rekening met fietsers houden als er een duidelijk visuele fietsstrook aanwezig is. Is het in de richting van de ring niet mogelijk om iets meer fietsfaciliteit aan te leggen? Want één van de gewestelijke fietsroutes (nummer 8) loopt juist voor een deel op het traject. Bovendien zullen deze fietsstroken waarschijnlijk moeten dienen voor de volgende paar jaar.

(De heer Jef Van Damme, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Le projet soumis à la demande de permis d'urbanisme concerne l'aménagement d'un site propre réversible pour les bus et non des aménagements cyclables, qui ne sont pas prévus à court terme sur l'avenue Charles Quint.*

Le réaménagement complet de l'avenue Charles Quint de "façade à façade" est prévu à moyen terme, mais n'est pas encore budgétisé. Il entre en tout cas dans mes intentions d'initier ce dossier dans le courant de la présente législature.

L'aménagement qui sera réalisé dépendra de nombreux éléments, comme la création d'un tunnel vers la sortie de la ville, le développement du pôle intermodal de la gare de Berchem, etc., qui doivent être étudiés en profondeur pour déterminer le profil idéal. La largeur de 30 mètres de voirie est à la fois importante dans le contexte bruxellois et fort étroite pour accueillir toutes les fonctions. L'aménagement devra répondre en priorité aux besoins des piétons, des cyclistes, de la vitesse commerciale des transports publics, des riverains et des commerçants.

Dans le cadre de l'actuelle procédure, les seuls aménagements cyclables couverts par la demande de permis concernent le tronçon l'ICR 11 B entre la rue de Ganshoren et l'avenue de Villegas. Ces aménagements sont, par définition, légers puisque les ICR visent à guider les cyclistes vers des rues au trafic limité et intrinsèquement plus sûres.

Les cyclistes suivant l'ICR 11b n'empruntent qu'un court tronçon de l'avenue Charles Quint, qui plus est lorsque la circulation automobile sur l'avenue est arrêtée par le feu, puisqu'ils débouchent toujours d'une rue perpendiculaire.

Dans ces conditions, les marquages ne doivent pas être prévus pour sécuriser les cyclistes, mais pour les guider vers l'itinéraire.

D'après l'IBSR, la couleur rouge pour les pistes cyclables doit être conservée pour attirer l'attention des automobilistes à des intersections potentiellement dangereuses.

Dans le projet, la piste cyclable ne coupe aucune

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het project is onderworpen aan een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor het aanleggen van een eigen wisselbare bedding voor bussen en niet voor fietsvoorzieningen die niet voorzien worden op korte termijn op de as Keizer Karel.

De volledige herinrichting van de Keizer Karellaan van "gevel tot gevel" is inderdaad gepland op middellange termijn, maar werd nog niet gebudgetteerd.

Het is in ieder geval mijn intentie om met dit dossier van start te gaan in de loop van de huidige legislatuur.

De inrichtingen die zullen worden uitgevoerd, hangen van verschillende elementen af, zoals bijvoorbeeld het bouwen van een tunnel die naar buiten de stad leidt, de ontwikkeling van de intermodale pool van het station van Berchem, enzovoort.

Deze elementen moeten grondig worden bestudeerd om het ideale profiel te bepalen. Ik benadruk dat de wegbreedte van 30 meter belangrijk is in Brussel, maar ook erg beperkt om al de functies te kunnen ontvangen. De inrichting zal moeten beantwoorden aan de noden van voetgangers, fietsers, de commerciële snelheid van het openbaar vervoer, de buurtbewoners en handelaars.

In het kader van de huidige procedure zijn de fietsvoorzieningen die door een vergunnings-aanvraag worden gedekt, enkel de Gewestelijke Fietsroute (GFR) 11B tussen de Ganshorenstraat en de de Villegaslaan. Deze inrichtingen zijn per definitie niet zwaar omdat de GFR juist bedoeld is om fietsers naar straten met een beperkt verkeer te wijzen die bijgevolg ook veiliger zijn.

Voor het oversteken van GFR 11B wordt weliswaar gebruik gemaakt van een kort stuk van de Keizer Karellaan, maar de fietsers die op de GFR rijden steken alleen maar over wanneer het dwarsende verkeer voor het rood licht staat. De fietsers komen immers uit een zijstraat.

In deze omstandigheden zijn de markeringen niet bedoeld om de verkeerssituatie veilig te maken

autre voirie et ne nécessite donc pas de traitement particulier.

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- L'itinéraire cyclable régional traverse l'avenue Charles Quint. Se déplacer depuis la basilique vers le centre commercial Basilix est laborieux pour les cyclistes, car l'avenue possède trop peu de voies parallèles. Rien n'est prévu pour résoudre ce problème. J'espère que le réaménagement définitif comprendra une véritable infrastructure cyclable. Une solution provisoire est en effet acceptable, pour autant qu'une solution définitive soit effectivement prévue.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DE RIDDER

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

concernant "les conséquences de la non-délivrance d'un permis d'environnement pour la station service Multogas située au Port de Bruxelles".

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

voor fietsers, maar wel om ze de weg te wijzen naar de fietsroute.

Volgens het BIVV moet de rode kleur worden voorbehouden voor fietspaden om de aandacht van de autobestuurders te vestigen op potentieel gevaarlijke kruispunten. Wat verf op de weg volstaat natuurlijk niet om fietspaden te markeren, maar op een aantal plaatsen kan rode verf wel nuttig zijn om de aandacht van de automobilisten te trekken op oversteekplaatsen voor fietsers.

In het project lopen de fietspaden niet dwars over een weg en bijgevolg is er geen bijzondere behandeling nodig.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De gewestelijke fietsroute dwarst inderdaad de Keizer Karellaan. Ik heb het vooral over mensen die van aan de achterkant van de basiliek in de richting van het Basilix Shopping Center willen fietsen. Dat is voor hen niet evident, omdat er naast de Keizer Karellaan onvoldoende parallelwegen zijn. Buiten een paar opsmukacties is er voor hen dus niets gepland. Hopelijk zult u bij de definitieve heraanleg wel resoluut de kaart trekken van echte fietsinfrastructuur. Een tijdelijke oplossing is goed, zolang een definitieve oplossing ingecalculeerd is in de plannen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DE RIDDER

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

betreffende "de gevolgen van het niet-afleveren van een milieuvergunning voor het tankstation Multogas gelegen aan de Haven van Brussel".

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

M. Paul De Ridder *(en néerlandais).- Un conflit juridique oppose depuis dix-sept ans la Région bruxelloise à l'exploitant d'une station-service au Port de Bruxelles. Ce conflit a des conséquences financières considérables pour le Port, mais également pour la Région.*

Les parcelles le long du quai des Péniches appartiennent au Port de Bruxelles. L'une d'elles est exploitée depuis 1977 en tant que station-service. Or, le Plan régional d'affectation des sols (PRAS) situe celle-ci en zone d'intérêt régional n°1, relative notamment à la verdurisation des berges du canal. Le PPAS interdit les stations d'essence à cet endroit.

En 2005, le concessionnaire de la station a introduit une demande de rénovation du permis d'environnement. Elle a été rejetée par le collège d'environnement de l'IBGE, dont la décision a été confirmée par le gouvernement régional. En octobre 2005, le Conseil d'État a cependant annulé la décision du gouvernement. En juillet 2007, le Conseil d'État a également annulé une autorisation d'exploiter le site pour un délai non renouvelable d'un an et neuf mois.

Depuis lors, aucune décision n'a été prise. Cela signifie, selon l'ordonnance sur les permis d'environnement, que le permis d'environnement est tacitement refusé.

En janvier 2009, le Conseil d'État a annulé pour la troisième fois la décision implicite du gouvernement bruxellois.

Celui-ci a alors pris une nouvelle décision en mai 2009, qui a été à nouveau annulée par le Conseil d'État.

Le comportement du gouvernement bruxellois dans ce dossier a débouché sur une grande insécurité juridique, non seulement pour les exploitants et les clients de la station-service, mais aussi pour le groupe Atenor, qui développe un projet immobilier à cet endroit.

La Région bruxelloise a été condamnée à payer un montant de 100.000 euros en attendant qu'un expert judiciaire détermine le montant exact du préjudice. Quelle sera l'attitude du gouvernement bruxellois par rapport à la délivrance d'un permis d'environnement ? Quelles sont les répercussions

De heer Paul De Ridder.- Sedert ongeveer zeventien jaar woedt een juridische strijd tussen enerzijds het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Haven van Brussel en anderzijds de uitbater van een tankstation langs de Akenkaai in Brussel, namelijk de BVBA Multogas. Ik wil niet ingaan op deze juridische discussie, maar stel mij wel vragen bij de verantwoordelijkheid van de overheid. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet immers zorgen voor goed bestuur. Bovendien heeft dit juridische conflict belangrijke financiële gevolgen voor de Haven van Brussel, maar ook voor het Brussels Gewest.

De percelen aan de Akenkaai zijn eigendom van de gewestelijke vennootschap van de Haven van Brussel. Op één ervan wordt sinds tientallen jaren een benzinestation geëxploiteerd. De huidige uitbater bezit een concessie sinds 1977. Volgens het Gewestelijk Bestemmingsplan ligt dit perceel in een "gebied van gewestelijk belang nr.1". Dat houdt onder meer de "begroening van de kanaal-oevers" in. Op 19 maart 2009 keurde de regering echter een Bijzonder Bestemmingsplan Willebroekdok goed, dat bepaalt dat "tankstations ter plaatse verboden zijn".

In 2005 diende de concessiehouder een aanvraag in om de bestaande milieuvergunning te hernieuwen. Het Milieucollege van het Brussels Instituut voor Milieubeheer weigerde echter in juli 2005 die hernieuwing. Dit werd in september 2005 bevestigd door een besluit van de regering. Amper een maand later, in oktober 2005, schorste de Raad van State de tenuitvoerlegging van die weigeringsbeslissing. Rekening houdend met dit besluit van de Raad van State verleende de Brusselse regering in januari 2006 een vergunning om de installatie verder te exploiteren voor een "niet-verlengbare termijn van een jaar en negen maanden". Ook die beslissing van de Brusselse regering werd echter in juli 2007 vernietigd door een arrest van de Raad van State.

Sindsdien werd geen beslissing meer genomen, wat volgens de ordonnantie op de milieuvergunningen betekent dat de milieuvergunning stilzwijgend wordt geweigerd.

In januari 2009 vernietigt de Raad van State voor de derde maal het stilzwijgend besluit van de Brusselse regering.

In mei 2009 neemt de Brusselse regering een

de ces interminables procédures sur le projet immobilier du groupe Atenor ?

La Région bruxelloise acceptera-t-elle de payer le dédommagement de 100.000 euros ? Quel est le total des frais de justice et qui va les payer ?

Êtes-vous informée de la pollution du sol, due à une fuite de carburant survenue en 1997 au niveau d'une station-service voisine, propriété de la Ville de Bruxelles ? Combien les travaux d'assainissement ont-ils coûté ?

nieuwe beslissing en weigert zij nogmaals de milieuvergunning. Maar ook die beslissing wordt andermaal door de Raad van State vernietigd.

Het hoeft geen betoog dat het optreden van de Brusselse regering in dit dossier tot grote rechtsonzekerheid heeft geleid, niet alleen voor de uitbaters en de gebruikers van dit tankstation, maar ook voor het bouwproject van Atenor-groep op die plaats. Bovendien komt er maar geen einde aan die juridische strijd.

Het Brussels Gewest werd eveneens veroordeeld tot een bedrag van 100.000 euro in afwachting dat de exacte schade door een gerechtelijke deskundige wordt bepaald. Welk standpunt zal de Brusselse regering innemen inzake de toekenning van een milieuvergunning? Wat is de weerslag van deze aanslepende procedures op het bouwproject van de Atenor-groep?

Zal het Brussels Gewest het vonnis waarbij het veroordeeld werd tot een provisioneel bedrag van 100.000 euro aanvaarden en de opgelegde schadevergoeding betalen? Werd hiervoor een bedrag uitgetrokken in de begroting? Hoeveel bedragen de gerechtskosten en wie zal die betalen?

De rechter heeft een deskundige aangesteld om een bodemonderzoek uit te voeren en de kostprijs van de saneringswerken te bepalen. Bent u of uw diensten op de hoogte van het feit dat er in 1997 een grote hoeveelheid brandstof is weggesijpeld ten gevolge van een lek in een nabijgelegen benzinestation, dat eigendom is van de Stad Brussel? Werden de gevolgen van die milieuramp reeds opgeruimd? Hoeveel hebben die werkzaamheden gekost?

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- La fermeture de la station-service Multogas est due au comportement du concessionnaire qui, malgré les diverses infractions graves constatées par Bruxelles Environnement, n'a jamais rien fait pour y mettre un terme. Cette négligence a incité Bruxelles Environnement à fermer la station le 9 juin 2009. En outre, la convention de concession avec le Port de Bruxelles a été résiliée en première instance par*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Eerst en vooral wil ik erop wijzen dat de sluiting van het benzinestation Multogas te wijten is aan het gedrag van de concessiehouder die, ondanks het feit dat er verschillende zware inbreuken werden vastgesteld door Leefmilieu Brussel, nooit iets heeft ondernomen om een einde te maken aan deze inbreuken. Deze nalatigheid was de directe aanleiding voor Leefmilieu Brussel om op 9 juni 2009 het benzinestation te sluiten. Deze beslissing werd niet

la Justice le 8 décembre dernier.

Une analyse du sol a révélé que le terrain jouxtant la station est gravement pollué. Un expert désigné par le tribunal va être chargé de déterminer les coûts, la méthode et le degré de pollution. En effet, Multogas a été condamné à démolir le bâtiment et à assainir le terrain à ses propres frais. S'agissant de la pollution occasionnée par une fuite dans la station attenante, Multogas ne peut se soustraire à ses obligations d'assainissement du terrain. Apparemment, l'assainissement pourra y être réalisé sans mettre en péril le projet d'Atenor.

Outre la possibilité pour Multogas d'interjeter appel, il convient d'obtenir dans les meilleurs délais les rapports d'expertise, afin d'avoir une estimation des dommages et de la pollution. Étant donné les sommes en jeu et les montants encore dus par l'entreprise, le Port a obtenu l'autorisation de se faire rembourser de très nombreux frais par Multogas.

Même après l'indemnisation, il est très probable que le Port demeure créancier de Multogas.

(Mme Danielle Caron, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

La multiplicité des procédures judiciaires introduites par Multogas a entraîné des frais de justice élevés pour le Port de Bruxelles, qui atteignent 55.654 euros depuis 2006. Le Port entend récupérer ces frais en obtenant la condamnation de Multogas au remboursement des frais et honoraires d'avocat.

La perspective sérieuse de voir enfin ce contentieux se clôturer par une décision de justice définitive permettra à la Région d'entamer toutes les démarches afin d'aménager le quai des Péniches, en vue de créer un espace public de qualité, ce qui est incompatible avec le maintien d'une station d'essence en infraction avec les normes environnementales.

Cette vision est confirmée dans le contrat de gestion avec le Port de Bruxelles, qui impose au Port la continuation de la réaffectation du bassin

opgeheven door de Raad van State. Bovendien sprak de Rechtbank van Eerste aanleg van Brussel op 8 december 2009 de ontbinding uit van de concessieovereenkomst met de Haven van Brussel op grond waarvan Multogas het vruchtgebruik van het terrein had. De ontbinding is uitvoerbaar verklaard onder voorbehoud.

Uit een bodemonderzoek door de nv Atenor van het terrein dat naast het benzinestation is gelegen, blijkt namelijk dat de bodem zwaar vervuild is door de koolwaterstof van het benzinestation. Deze gegevens zullen aan een door de rechtbank aangewezen expert worden voorgelegd om de kostprijs, de methode en de vervuilingsgraad te bepalen. Multogas werd in het vonnis van 8 december immers ook veroordeeld tot de afbraak van het gebouw en de installaties en tot de sanering van het terrein, dit alles op eigen kosten. Wat de vervuiling betreft die veroorzaakt is door een lek in een nabijgelegen bezinestation, moet u weten dat dit perceel gesaneerd werd en dat Multogas zich hoegenaamd niet kan onttrekken aan zijn verplichtingen om zijn eigen terrein te saneren. Naar verwachting zal de procedure die loopt bij de Brusselse Rechtbank van Eerste aanleg ertoe leiden dat het terrein opnieuw wordt vrijgegeven en dat er toestemming wordt verleend om de bodem te saneren zonder het Atenor-project in het gedrang te brengen.

Afgezien van de mogelijkheid dat Multogas beroep aantekent, is het belangrijk om zo snel mogelijk de expertiserapporten over de raming van de schade en de inschatting van de vervuiling te bekomen. De veroordeling van de Haven tot de betaling van een voorlopige aanslag van 100.000 euro is immers uitvoerbaar onder voorbehoud. Het is echter meer dan waarschijnlijk dat het globale bedrag van de achterstallige betalingen die Multogas nog verschuldigd is bovenop de kosten voor afbraak van de installatie en voor het saneren van het terrein groter is dan de helft van de schade die Multogas geleden heeft. De Haven heeft dus de toestemming gekregen om heel wat kosten op Multogas te verhalen.

Ook na schadeloosstelling is de kans groot dat de Haven schuldeiser blijft van Multogas.

Beco et de son plan d'eau en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public dans le tissu urbain.

(Mevrouw Danielle Caron, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

Het aantal gerechtelijke procedures die Multogas heeft aangespannen, heeft de gerechtskosten voor de Haven van Brussel doen oplopen tot een bedrag van 55.654 euro sinds 2006. De Haven van Brussel wil die kosten terugvorderen van Multogas door het bedrijf te laten veroordelen tot het terugbetalen van de gerechtskosten en de honoraria van de advocaten.

Het vooruitzicht dat dit geschil definitief beslecht zal worden door een gerechtelijke beslissing zal voor de Haven van Brussel de weg vrijmaken om de Akenkaai in te richten als een kwaliteitsvolle openbare ruimte waar het behoud van een benzinestation ondenkbaar is. Het bijzonder bestemmingsplan "Willebroek" bepaalt namelijk dat de oevers van het kanaal worden gebruikt als een groene wandelzone, wat uiteraard niet verenigbaar is met de aanwezigheid van een benzinestation.

Deze visie blijkt ook uit het beheerscontract dat het Brussels Gewest afsloot met de Haven van Brussel en waarin de haven wordt opgedragen de herbestemming van het Becodok in een gebied van openbaar nut voort te zetten. De haven volgt deze lijn dan ook volledig en het geschil dat ontstaan is met de nv Multogas heeft niets te maken met slecht bestuur zoals Multogas beweert.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Ridder.

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Ridder heeft het woord.

M. Paul De Ridder *(en néerlandais).- J'ai en ma possession un courrier de la Ville de Bruxelles qui atteste que la pollution est due à une station-service de la ville.*

De heer Paul De Ridder.- U zegt dat de vervuiling door Multogas werd veroorzaakt. Ik heb een brief van de Stad Brussel in mijn bezit waarin wordt toegegeven dat de schade mogelijk het gevolg is van de tankinstallatie van de stad die daar staat, omdat een van de tanks inderdaad een lek vertoonde.

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- J'attendrais les résultats de l'expertise pour tirer des conclusions. J'ai proposé il y a quelques années un accord à l'amiable au propriétaire de la station-service, lui proposant un assainissement du sol par Bofas, aux frais des*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik zou wachten op de expertise om conclusies te trekken. Ik heb de eigenaar van het tankstation enkele jaren geleden ontmoet, op een moment dat hij het terrein volledig kon laten saneren op kosten van de overheid door een beroep te doen op Bofas. Ik heb

autorités. Il a refusé de saisir cette occasion de régler le dossier.

- L'incident est clos.

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

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "la propreté publique dans les stations de la STIB et le manque de toilettes publiques".

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- La propreté laisse fortement à désirer dans certaines stations de tram et de métro, où l'on a parfois l'impression d'entrer dans un urinoir plutôt que dans une station de métro ou de tram. La station Bourse en est un bon exemple, et particulièrement la sortie Plattesteen.*

L'installation d'urinoirs et de toilettes publiques supplémentaires par la Ville de Bruxelles n'a pas permis de résoudre ce problème, qui affecte non seulement les Bruxellois, mais aussi les touristes et le rayonnement de Bruxelles en général. Il est grand temps de prendre des mesures contre les urinoirs sauvages.

Cela n'a pas beaucoup de sens de travailler à de grands projets, comme le PDI, si les visiteurs de notre ville sont confrontés à une insupportable odeur d'urine dans le métro.

hem daar uitdrukkelijk op gewezen en geprobeerd om een minnelijke beschikking te bereiken, maar daar wou hij niet van weten. Die man heeft een kans laten liggen om dit dossier naar behoren af te ronden.

- Het incident is gesloten.

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de openbare netheid van de MIVB-stations en het gebrek aan openbare toiletten".

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

De heer Jef Van Damme.- De openbare netheid in sommige metro- en tramstations laat sterk te wensen over. Ik heb soms de indruk dat ik me in een openbaar urinoir begeef in plaats van in een metro- of tramstation. Een goed voorbeeld is het station Beurs, en meer bepaald de uitgang Plattesteen. De klanten worden er elke dag geconfronteerd met een penetrante urinegeur en zeer lamentabele hygiënische omstandigheden die een hoofdstad onwaardig zijn.

Ondanks het positief initiatief van de Stad Brussel om vorig jaar meer urinoirs en openbare toiletten te plaatsen, ondervind ik dus nog zeer vaak overlast in de Brusselse metro- en tramstations. Ik betreur dat sommige mensen zomaar hun behoeften doen in de stations, met stank en vuiligheid tot gevolg. Dat is zelfs zo in de stations waar openbare toiletten aanwezig zijn, evenwel tegen betaling.

Het gaat bovendien om een vicieuze cirkel. Vuil

Ce problème pourrait être résolu par un nettoyage quotidien des stations, un bon entretien de celles-ci et l'installation de toilettes publiques gratuites, ainsi qu'un contrôle et des amendes administratives qui sanctionneraient les comportements irrespectueux.

Comment évaluez-vous la propreté des stations de la STIB ? À quelle fréquence sont-elles nettoyées ? Comment combattez-vous les urinoirs sauvages dans les stations de tram et de métro, et à la station Bourse en particulier ?

Quelles sont les stations de tram et de métro pourvues d'une toilette publique ? Combien d'entre elles disposent d'une toilette pour dames ? Quelles sont les heures d'ouverture de ces toilettes ? Avez-vous l'intention d'installer davantage de toilettes publiques sur le réseau bruxellois de tram et de métro ? Dans quelles stations ? Quand ?

Des contrôles ont-ils lieu dans les stations ? Quels sont les outils répressifs dont dispose la STIB contre les contrevenants, les auteurs de dépôts clandestins et les personnes qui urinent dans l'espace public ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Je suis tout à fait d'accord avec vous lorsque vous dites qu'il faut des toilettes publiques dans les stations de métro et en d'autres endroits de la ville.*

Un sous-traitant de la STIB procède quotidiennement au nettoyage des stations de métro

trekt vuil aan. Dat is niet alleen een probleem voor de Brusselaars, maar ook voor de toeristen en de uitstraling van Brussel in het algemeen. Het wordt dus hoog tijd dat er effectieve maatregelen tegen wildplassen worden genomen.

Het heeft weinig zin te werken aan grote plannen zoals het Plan voor Internationale Ontwikkeling als wij vervolgens de bezoekers onthalen in stinkende stations. De situatie in station Beurs is gekend in heel Vlaanderen en wellicht stilaan in heel Europa. lk heb bezoekers aan de kerstmarkt persoonlijk horen verklaren dat de metro in Brussel naar urine stinkt. Ik weet niet of we die mensen nog ooit zullen terugzien.

Wij zouden dit probleem kunnen oplossen door de metrostations dagelijks schoon te maken, ze goed te onderhouden, kosteloze openbare toiletten te plaatsen, toezicht uit te oefenen en administratieve boetes uit te delen aan wie zich misdraagt.

Op welke manier evalueert u de netheid in de MIVB-stations? Hoe vaak per week worden die stations schoongemaakt? Hoe pakt u het wildplassen aan in de tram- en metrostations in het algemeen en in het station Beurs in het bijzonder?

ln welke metro- en tramstations bevinden zich openbare toiletten? Hoeveel van die toiletten beschikken over een wc-dame? Wat zijn de openingsuren van die toiletten? Bent u van plan om meer openbare toiletten te plaatsen op het Brusselse tram- en metronet? In welke stations? Wanneer?

Laat u controles uitvoeren in de stations? Welke mogelijkheden heeft de MIVB om tegen overtreders, sluikstorters en wildplassers op te treden?

Ik besef dat ik een zeer prozaïsche vraag stel, maar de kwestie houdt heel wat mensen bezig.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- U wijst er terecht op dat de afwezigheid van openbare toiletten een nijpend probleem kan zijn, en niet enkel voor mannen, maar ook voor vrouwen. Ik ben het volledig met u eens dat er openbare toiletten moeten zijn in de metrostations en op andere locaties in de stad.

et de prémétro, dans le cadre d'un contrat lié au résultat. Les poubelles sont vidées jusqu'à trois fois par jour.

Dans le cadre de la certification CEN, une entreprise indépendante procède au contrôle de toutes les stations, en envoyant des "clients mystère" chargés d'analyser une série de critères, dont la propreté des stations. Si cette propreté ne satisfait pas aux exigences, des mesures supplémentaires sont prises.

La station de prémétro Bourse est l'une des stations les plus touchées par le phénomène des urinoirs sauvages. C'est pourquoi, la STIB a décidé, en plus du nettoyage quotidien, d'affecter une personne au contrôle spécifique de ces urinoirs improvisés.

Malgré le nettoyage quotidien et l'utilisation de produits spécifiques, l'odeur d'urine demeure ancrée dans le revêtement en caoutchouc, ce qui appelle des solutions structurelles.

Toutes les stations de métro et de prémétro sont dotées de toilettes, accessibles en s'adressant à un collaborateur de la STIB. Des toilettes publiques avec personnel d'entretien existent à Louise, De Brouckère, Rogier, Mérode, Bourse et Madou. Elles sont ouvertes de 8h00 à 18h00. Je suis favorable à l'installation de toilettes publiques partout, mais a priori pas gratuites. D'autres solutions sont envisageables pour les personnes en difficulté de paiement.

Le service Sécurité et Contrôle de la STIB contrôle toutes les formes de nuisances dans ses stations et inflige une amende administrative ou une contravention aux personnes prises en flagrant délit.

Een onderaannemer van de MIVB reinigt dagelijks de metro- en premetrostations. Dat gebeurt op basis van een resultaatsgebonden contract. De vuilnisbakken worden tot driemaal daags leeggemaakt in functie van het aantal reizigers per station.

In het kader van de CEN-certificering (van het Europees Comité voor Normalisatie) controleert een onafhankelijk bedrijf door middel van zogenaamde "geheime klanten", die alle stations bezoeken, een hele reeks criteria. De netheid van de stations maakt daar deel van uit. Als die netheid niet aan de eisen voldoet, dan worden extra maatregelen genomen.

Het premetrostation Beurs is een van de ergst getroffen stations wat wildplassen betreft. Daarom heeft de MIVB besloten om afgezien van de dagelijkse schoonmaak, ook iemand in te zetten die tijdens een specifieke ronde enkel de zogenaamde plashoekjes aanpakt.

Ondanks die dagelijkse reinigingsbeurt en het gebruik van specifieke producten blijft de geur van urine hangen in rubberen bekleding. Er komen dan ook structurele oplossingen, zoals de vervanging van de rubberen bekleding door tegels. Die zijn veel makkelijker en vaker te reinigen, onder meer met een reinigingsmachine. Andere maatregelen die ongemakken moeten wegnemen zijn het wegwerken van dode hoeken, de verbetering van de verlichting en de plaatsing van toegangspoortjes.

Er zijn toiletten in alle premetro- en metrostations. Ze zijn toegankelijk, maar men moet zich daarvoor wenden tot een medewerker van de MIVB. In Louiza, De Brouckère, Rogier, Merode, Beurs en Madou zijn er openbare toiletten met wc-dames of wc-heren. Ze zijn open van 8 tot 18 uur. Ik ben er voorstander van om overal openbare toiletten te installeren. Het is perfect mogelijk om het onderhoud uit te besteden. Ik ben niet meteen voorstander van gratis openbare toiletten. We zullen onderzoeken of ze mogelijk zijn. Voor mensen met betalingsmoeilijkheden zijn er andere oplossingen denkbaar.

De dienst Veiligheid en Controle van de MIVB controleert uiteraard al haar stations op alle vormen van overlast. Wie op heterdaad betrapt wordt, moet een administratieve boete of toeslag betalen al naargelang van de inbreuk.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- Je suis ravi que vous partagiez ma préoccupation et seriez d'accord pour qu'il y ait des toilettes publiques accessibles partout sur demande.*

En effet, dans la réalité, toutes les toilettes ne le sont pas, par exemple dans les gares ou stations de métro.

Qu'allez-vous faire concrètement ? Y aura-t-il une étude à court terme ? Quel est le calendrier ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Il y a plusieurs projets de rénovation des stations de métro en cours. Ils comprennent des toilettes publiques. Il s'agit là d'un élément important de tous les nouveaux projets.*

- L'incident est clos.

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

De heer Jef Van Damme.- Ik ben blij dat u mijn bekommernis deelt en liefst overal openbare toiletten zou zien.

Het klopt in de realiteit niet dat alle toiletten toegankelijk zijn op vraag. Ik heb dit al verschillende keren gepoogd, bijvoorbeeld in het Weststation, maar ik kreeg dan telkens te horen dat die toiletten enkel voor het personeel zijn.

U noemt een aantal stations waar er wel degelijk openbare toiletten zijn, maar er zijn er nog heel veel waar dat niet het geval is. U wilt de aanwezigheid van openbare toiletten uitbreiden, maar welke concrete stappen zult u daarvoor ondernemen? Komt er op korte termijn een studie? Is er hiervoor een tijdschema of een operationeel plan?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Er zijn een aantal lopende projecten voor de vernieuwing van metrostations, waarin openbare toiletten opgenomen zijn. Het lijkt mij dan ook onwaarschijnlijk dat zij niet gepland zouden zijn in het Weststation, dat tenslotte een nieuw station is. In alle nieuwe projecten is dit alleszins een belangrijk element.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

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

concernant "les aménagements des trottoirs du goulet Louise".

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

M. Aziz Albishari.- Il y a deux ans, à défaut de réaliser la mise en piétonnier de toute la voirie de l'avenue Louise située dans le goulet, tel qu'il l'avait annoncé avec enthousiasme et fracas, le ministre

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

betreffende "de aanleg van stoepen in de Louizahals".

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Nadat de aanleg van een voetgangerszone in het eerste deel van de Louizalaan - door de heer Smet met veel poeha aangekondigd - met een sisser was afgelo-*

Pascal Smet avait entamé le réaménagement des trottoirs de cette partie de l'avenue. Ceux-ci constituaient en effet la portion congrue de l'espace public, alors que piétons, passants et chalands sont très nombreux dans cette zone commerçante du haut de la ville. Les emplacements de stationnement furent donc supprimés et rehaussés, tandis que les trottoirs étaient élargis d'autant, améliorant le passage des piétons. Enfin, cette partie de la ville était rendue à la promenade et à la qualité de vie !

Mais c'était sans compter sur un obstacle surréaliste : la police de la zone Bruxelles-Capitale-Ixelles. Jamais, en effet, les automobilistes qui ont continué à stationner leur véhicule sur les emplacements disparus n'ont été inquiétés par la police. Le stationnement n'a donc jamais disparu !

Quelques mois après ce réaménagement, mon chef de groupe, Yaron Pesztat, a posé une question à M. Smet concernant les voitures stationnées en apparente impunité sur ce qui était devenu un trottoir. Il lui a été répondu à l'époque que la police locale avait interpellé le procureur du Roi de Bruxelles, contestant le réaménagement en trottoirs et lui demandant de prendre attitude. Ceci m'a été confirmé par un inspecteur de police rattaché au commissariat de la rue de Livourne. Il estimait que, s'il devait verbaliser ces voitures stationnées dans le goulet Louise, il lui faudrait au préalable un panneau de signalisation d'interdiction de stationner ! Ceci alors qu'il s'agit d'un trottoir ! On nage en pleine absurdité.

Madame la ministre, votre prédécesseur avait annoncé à M. Pesztat que la situation était en voie de régularisation. Or, force est de constater qu'aujourd'hui encore, les trottoirs de cette partie de l'avenue Louise sont encombrés de voitures en stationnement irrégulier - le plus souvent des 4x4 d'ailleurs - et qu'aucune verbalisation n'est opérée. Il suffit de s'y rendre un samedi pour constater l'absurdité de la situation. Les piétons se bousculent sur les trottoirs entre les vitrines et ces voitures, hors proportions pour un centre-ville, provoquant des embouteillages piétonniers et de l'énervement. Tout cela va à l'encontre de ce que ces piétons sont venus chercher, à savoir un moment de détente agréable. La simple application du Code de la route par la police elle-même - ce qui ne me paraît pas être un comble - résoudrait pourtant ce problème.

pen, zorgde hij voor de heraanleg van de voetpaden. Die waren immers te klein in verhouding tot het grote aantal voetgangers en handelaars in de buurt. Tijdens de heraanleg verdwenen de parkeerplaatsen en werden de voetpaden verbreed, wat het comfort van de voetgangers en de leefkwaliteit in de wijk sterk verbeterde.

Maar er dook een surrealistische hindernis op. Foutparkeerders die hun wagen op de voetpaden achterlieten, kregen nooit last met de politie, met als gevolg dat de situatie gewoonweg niet veranderde!

Enkele maanden na de heraanleg van de buurt, ondervroeg Yaron Pesztat minister Smet hierover. Bleek dat de lokale politie de heraanleg van de wijk betwistte en de Brusselse procureur des Konings gevraagd had hierover een standpunt in te nemen. Een politieinspecteur van het commissariaat van de Livornostraat zei me dat de politie geen boetes uitschrijft, omdat er geen parkeerverbodsborden staan. Maar de auto's staan op een voetpad geparkeerd! Dat is toch absurd!

Uw voorganger zei dat hij de situatie zou rechttrekken, maar tot op vandaag kan men zich straffeloos op de voetpaden van de Louizalaan parkeren. Vooral op zaterdag, dé winkeldag bij uitstek, is het wandelcomfort door de fout geparkeerde wagens en het grote aantal voetgangers ver te zoeken. Nochtans zou het volstaan dat de politie het verkeersreglement toepast en de foutparkeerders bekeurt.

Mevrouw de minister, welke maatregelen hebt u getroffen om de situatie recht te trekken?

M. Smet avait achevé sa réponse à M. Pesztat en critiquant les automobilistes inciviques, ce à quoi M. Pesztat avait rétorqué qu'en l'espèce, c'était plutôt la police qui était incivique ! Madame la ministre, pouvez-vous nous informer des dispositions que vous auriez prises afin de mettre un terme à cette mauvaise histoire ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'ai rencontré la semaine dernière les représentants de l'avenue Louise, qui ont attiré mon attention sur les problèmes du goulet Louise. J'ai directement donné pour mission à Bruxelles Mobilité de me remettre un rapport circonstancié sur l'historique de ce dossier, ainsi que sur la légalité de la situation juridique actuelle, et en particulier de la signalisation routière.

La police locale a fait savoir, par le biais de son directeur du service circulation, que la signalisation actuelle posait un problème juridique, empêchant dès lors l'action adéquate de la police.

M. le président.- C'est vrai ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Oui. La plaque placée sur le trottoir est une plaque illégale, qui n'existe pas.

M. Aziz Albishari.- Un trottoir, c'est un trottoir ! Il ne faut pas de plaque pour identifier un trottoir ! Faut-il dès lors mettre des plaques d'interdiction de stationner sur tous les trottoirs de Bruxelles ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Peut-être aurons-nous une explication à ce propos plus tard. En attendant, je ne désire pas adopter une position formelle sur ce qui est possible ou pas, mais j'entends trouver une solution le plus rapidement possible pour permettre aux commerces de fonctionner normalement, tout en garantissant la sécurité des piétons et la fluidité du passage des transports publics.

J'estime en tout cas que nous devons tendre vers une limitation des heures de livraison des magasins, puisqu'ils peuvent pour le moment venir à toute heure. Je veux une mise en concordance avec les heures appliquées dans les rues adjacentes, sinon celles-ci sont livrées d'abord et les livraisons du

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Toen ik vorige week op het probleem gewezen werd, heb ik Mobiel Brussel meteen een omstandig rapport gevraagd over deze kwestie en in het bijzonder over de wettelijkheid van de huidige signalisatie.*

Volgens de lokale politie is de huidige signalisatie onwettig en kan ze dus niet optreden.

De voorzitter *(in het Frans).- Klopt dat?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het verkeersbord op het voetpad is inderdaad niet officieel.*

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Maar op een voetpad mag je sowieso niet parkeren! Of moeten we op alle voetpaden in Brussel borden zetten?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- In afwachting van een verklaring, kan ik geen formeel standpunt innemen. Ik wil echter zo spoedig mogelijk een oplossing vinden zodat de winkels normaal kunnen draaien, het openbaar vervoer vlot kan rijden en de veiligheid van de voetgangers gegarandeerd wordt.*

We moeten alvast de leveringstijden beperken tot de uren die ook in de omliggende straten gelden. Anders worden winkels aan de Louizalaan net op de drukste momenten bevoorraad.

goulet Louise s'effectuent alors qu'il y a déjà affluence de voitures et de personnes sur les trottoirs. Nous allons essayer d'agir aussi vite que possible.

M. le président.- Tout le monde est donc d'accord avec vous, M. Albishari, mais il y a un vrai problème juridique. Je veux bien que M. Evenepoel - qui a une longue carrière à la police de Bruxelles - nous l'explique, si la commission l'accepte.

De voorzitter *(in het Frans).- Er is blijkbaar een juridisch probleem. Kan de heer Evenepoel dat misschien uitleggen?*

M. Aziz Albishari.- Je n'arrive pas à imaginer que l'on soit obligé de signaler qu'il est interdit de stationner sur un trottoir.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Ik begrijp niet waarom er een bord nodig is om aan te geven dat je niet op een voetpad mag parkeren.*

M. le président.- Nous aurons donc l'explication, mais ne nous leurrons pas. S'il n'y a pas un obstacle qui empêche physiquement les gens de se garer, le problème persistera. On distribue 200.000 procès-verbaux par an rien que sur la zone Bruxelles-Capitale-Ixelles, et on ne peut pas mettre un policier partout en permanence. Tout le monde est cependant d'accord sur l'objectif.

De voorzitter *(in het Frans).- De mensen zullen dat blijven doen zolang er geen fysiek obstakel is. De politiezone Brussel-Elsene schrijft jaarlijks 200.000 processen-verbaal uit. We kunnen niet overal permanent een politieagent zetten. Over het doel is iedereen het echter eens.*

La parole est à M. Evenepoel.

De heer Evenepoel heeft het woord.

M. Jacques Evenepoel, collaborateur de Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La solution qui a été choisie est d'autoriser un arrêt ou un stationnement sur le trottoir moyennant le placement de panneaux à validité zonale. On a créé un panneau qui n'est en réalité pas repris dans le Code de la route. Cela empêche la police de dresser un procès-verbal, puisque celui-ci doit se faire sur base d'un panneau existant. Le panneau à validité zonale qui autorise un camion à stationner sur un trottoir, c'est la quadrature du cercle au niveau légal.

De heer Jacques Evenepoel, medewerker van mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Er staan borden die toestaan om in een bepaalde zone op het voetpad te parkeren, bijvoorbeeld voor leveringen. Deze borden komen echter niet voor in de wegcode en dus kan de politie niet optreden op basis van deze borden.*

M. Aziz Albishari.- Donc si on enlève ce panneau, c'est un trottoir, et le Code de la route est applicable.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Als het bord weggenomen wordt, is de wegcode dus van toepassing op het voetpad.*

M. Jacques Evenepoel, collaborateur de Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Oui, mais à ce moment-là, il n'y a plus d'arrêt de livraison. Et ce seront les transports publics qui seront gênés parce que les camions seront sur la voirie et que tout le monde roulera sur le site propre.

De heer Jacques Evenepoel, medewerker van mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Maar dan zullen de vrachtwagens die komen leveren op de weg staan en zal iedereen op de busstrook gaan rijden en het openbaar vervoer hinderen.*

M. le président.- La zone de livraison n'est pas claire. C'est l'origine du problème. Mais tout le monde est d'accord sur l'objectif.

De voorzitter *(in het Frans).- De leveringszone is niet duidelijk.*

M. Aziz Albishari.- Est-ce qu'on peut faire vite ? Parce que cela fait longtemps que ça dure. Les samedis des soldes, c'était une honte !

M. le président.- La police n'est pas incivique. Nous essayons de faire en sorte qu'elle verbalise uniquement sur base de panneaux repris dans la loi.

M. Aziz Albishari.- L'inspecteur de police auquel je faisais allusion, qui est le plus ancien du commissariat et que je connais bien, m'a dit que l'aménagement n'avait pas reçu l'autorisation de la police et que les policiers avaient dès lors décidé de ne pas faire respecter le panneau.

M. le président.- Non, ce n'est pas vrai. Les instructions viennent de la Direction trafic de la police. C'est un sujet que je connais bien.

- L'incident est clos.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Kunnen we daar snel iets aan doen?*

De voorzitter *(in het Frans).- De politie verbaliseert enkel op basis van borden die in de wegcode staan.*

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- De politie-inspecteur naar wie ik verwees en die ik goed ken, zei me dat de politie haar fiat niet had gegeven voor de gewijzigde verkeerssituatie en bijgevolg heeft besloten om niet in te grijpen als mensen geen rekening houden met het bord.*

De voorzitter *(in het Frans).- Nee, dat klopt niet. Dergelijke instructies komen altijd van de directie Verkeer van de politie. Ik ken dit onderwerp goed.*

- Het incident is gesloten.