



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

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

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 17 MARS 2010**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 17 MAART 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	INHOUD
INTERPELLATIONS	INTERPELLATIES
- de Mme Viviane Teitelbaum	- van mevrouw Viviane Teitelbaum
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'association entre la STIB et Google pour les itinéraires et les horaires".	aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de samenwerking tussen de MIVB en Google voor de reisweg en de dienstregeling".
Interpellation jointe de M. Vincent De Wolf,	Toegevoegde interpellatie van de heer Vincent De Wolf,
concernant "l'élitisation de l'information à destination des voyageurs de la STIB".	betreffende "de elitisering van de MIVB-informatie ten behoeve van de reizigers".
<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Jamal Ikazban, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum, M. Vincent De Wolf.</i>	<i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: de heer Jamal Ikazban, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Vincent De Wolf.</i>
- de M. Philippe Pivin	- van de heer Philippe Pivin
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le trafic dans le Port de Bruxelles".	tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het verkeer in de Brusselse haven".
<i>Discussion – Orateurs : Mme Danielle Caron, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Pivin.</i>	<i>Besprekking – Sprekers: mevrouw Danielle Caron, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Philippe Pivin.</i>

- de M. Eric Tomas	22	- van de heer Eric Tomas	22
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'aménagement de la chaussée de Mons à l'entrée de la Région bruxelloise".		betreffende "de aanleg van de Bergensesteenweg bij het binnenrijden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Eric Tomas.</i>	23	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Eric Tomas.</i>	23
QUESTIONS ORALES	28	MONDELINGE VRAGEN	28
- de M. Philippe Pivin	28	- van de heer Philippe Pivin	28
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les résultats de l'étude européenne sur les transports publics de la FIA".		betreffende "de resultaten van het Europees onderzoek van de Internationale Automobelfederatie (FIA) over het openbaar vervoer".	
Question orale jointe de M. Emin Özkara,	28	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Emin Özkara,	28
concernant "les prestations de la STIB selon une étude européenne".		betreffende "de prestaties van de MIVB volgens een Europese studie".	
- de Mme Julie de Groote	33	- van mevrouw Julie de Groote	33
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les horaires blancs dits horaires 'vacances scolaires' à la STIB".		betreffende "de 'witte dienstregeling' of de dienstregeling tijdens schoolvakanties van de MIVB".	

- de M. René Coppens	36	- van de heer René Coppens	36
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la concertation entre les gouvernements flamand et bruxellois sur l'élargissement du ring de Bruxelles".		betreffende "het overleg tussen de Vlaamse en Brusselse regering over de verbreding van de Brusselse Ring".	
- de M. Jef Van Damme	41	- van de heer Jef Van Damme	41
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'état d'avancement dans le dossier du réaménagement de la porte de Ninove".		betreffende "de stand van zaken in het dossier van de heraanleg van de Ninoofsepoort".	
- de M. Arnaud Pinxteren	43	- van de heer Arnaud Pinxteren	43
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les pavés de la zone Confort".		betreffende "de straatstenen in de 'comfortzone' ".	
- de M. Emin Özkara	46	- van de heer Emin Özkara	46
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la livraison des nouveaux bus Van Hool A330 incomplets".		betreffende "de levering van de nieuwe bussen Van Hool A 330 die niet conform het bestek zijn".	
- de M. Vincent De Wolf	48	- van de heer Vincent De Wolf	48
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

concernant "les partenariats public-privé dans la réalisation des projets régionaux de mobilité".		betreffende "de publieke-private partnerschappen voor het uitvoeren van gewestelijke mobiliteitsprojecten".	
- de M. Vincent De Wolf	48	- van de heer Vincent De Wolf	48
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'accès à 17 stations métro de la STIB uniquement par la carte MOBIB à partir du 1er juin 2010".		betreffende "de toegang tot 17 metrostations van de MIVB enkel met de MOBIB-kaart vanaf 1 juni 2010".	
- de Mme Cécile Jodogne	49	- van mevrouw Cécile Jodogne	49
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les aménagements du boulevard Léopold III".		betreffende "de aanleg van de Leopold III-laan".	
- de Mme Bianca Debaets	52	- van mevrouw Bianca Debaets	52
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la question de la mobilité dans la chaussée d'Ixelles".		betreffende "het mobiliteitsvraagstuk in de Elsensesteenweg".	
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	55	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	55
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les panneaux de signalisation routière à Bruxelles".		betreffende "de verkeersborden in Brussel".	

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "l'association entre la STIB et Google pour les itinéraires et les horaires".

INTERPELLATION JOINTE DE M. VINCENT DE WOLF,

concernant "l'élitisation de l'information à destination des voyageurs de la STIB".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Fin février, nous avons appris que Google et la STIB avaient décidé de s'associer pour lancer un nouveau service permettant de tracer les itinéraires des transports en commun bruxellois, ainsi qu'une application pour smartphone permettant de consulter les horaires des véhicules de la STIB en temps réel.

Le nouveau service, dénommé Google Transit, intègre dans Google Maps les horaires et les itinéraires des transports publics bruxellois. Il doit permettre aux utilisateurs de la STIB de choisir leur itinéraire soit à partir du lieu où ils se trouvent, soit à partir d'un autre lieu. Une fois la destination introduite, un menu offre la possibilité de sélectionner son mode de transport : voiture, transports publics ou à pied. Apparaît ensuite

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de samenwerking tussen de MIVB en Google voor de reisweg en de dienstregeling".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF,

betreffende "de elitisering van de MIVB-informatie ten behoeve van de reizigers".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Eind februari geraakte bekend dat Google en de MIVB gaan samenwerken om de trajecten van het openbaar vervoer op het internet te zetten. Het wordt ook mogelijk om met een smartphone de uurregelingen van het openbaar vervoer in real time te raadplegen.*

De nieuwe dienst heet Google Transit en is een onderdeel van Google Maps. Het wordt mogelijk om informatie over uurregelingen en trajecten van het Brussels openbaar vervoer te raadplegen en om gebruik te maken van een routeplanner, waarbij je kunt kiezen uit de auto en het openbaar vervoer of te voet gaan. Ik vind de routeplanner overigens niet zo gebruiksvriendelijk.

l'itinéraire le plus rapide ainsi que des alternatives. Ce n'est d'ailleurs pas si simple à utiliser : j'ai essayé et j'ai dû m'y prendre à plusieurs reprises, alors que je manie assez bien l'outil informatique.

Ce nouveau service est non seulement disponible sur ordinateur classique, mais aussi sur téléphone portable, pour autant que celui-ci soit capable de déterminer une position (par GPS, par exemple) afin de permettre aux utilisateurs de trouver rapidement en chemin des informations sur leur itinéraire, ou encore de planifier facilement un trajet en transport en commun.

La STIB a également lancé une application permettant aux voyageurs de consulter les temps d'attente aux arrêts en temps réel, ainsi que l'ensemble des horaires, via leur smartphone. Grâce à la fonction GPS du smartphone, l'application détermine la position de l'utilisateur et indique les arrêts et les véhicules les plus proches. Cependant, cette application n'est actuellement disponible que sur les téléphones équipés du système d'exploitation Android de Google.

Si je trouve séduisante l'idée de renforcer la qualité de l'information et le confort des utilisateurs des transports publics bruxellois, je souhaiterais avoir quelques précisions sur cette nouvelle initiative.

Tout d'abord, pourquoi s'être associé avec Google ? Est-ce une initiative de la société concernée ou de la STIB ? Est-ce vous qui avez fait la démarche ? Quelles en ont été les motivations ? Google Earth dispose de certaines informations que ne possèdent peut-être pas Yahoo ou Spot. De quand date cette initiative ? Y avait-il un échéancier ? Y a-t-il d'autres développements, d'autres étapes ?

D'autre part, quelles sont les implications financières d'un tel projet ? Comment la STIB y contribue-t-elle ? A-t-elle investi de l'argent dans ce nouveau service ? Par ailleurs, y aura-t-il un coût pour l'utilisateur ou ce service sera-t-il gratuit ? L'utilisateur de smartphone disposant de l'application Android de Google, peut obtenir gratuitement l'information, ce qui n'est pas le cas de l'utilisateur du service Syncro qui devra payer 0,50 euro pour l'obtenir. L'information n'est donc pas gratuite pour les détenteurs d'un GSM traditionnel et non le GSM sophistiqué requis pour l'accès au système. Elle est même très chère.

Je kunt de routeplanner gebruiken op je computer of op een smartphone met GPS.

De MIVB heeft ook een toepassing ingevoerd die het mogelijk maakt om de wachttijden aan de haltes en de uurregelingen te raadplegen met een smartphone. De positie van de gebruiker wordt bepaald met behulp van een GPS en vervolgens geeft het programma de dichtsbijzijnde haltes en voertuigen aan. De toepassing werkt enkel op smartphones die uitgerust zijn met Android, het besturingssysteem van Google.

Ik vind het goed dat de informatieverstrekking en het comfort van de reizigers worden verbeterd, maar ik heb nog enkele vragen.

Waarom werkt de MIVB precies samen met Google? Wie nam het initiatief voor de samenwerking en waarom? Op Google Earth staat bepaalde informatie die andere webtoepassingen niet bijhouden. Van wanneer dateert het initiatief? Wanneer eindigt de samenwerking? Staan er nog andere initiatieven op stapel?

Hoeveel kost een dergelijk project? Hoeveel betaalt de MIVB voor de nieuwe dienst ? Zal die gratis zijn voor de gebruikers ? Wie een smartphone heeft en Android gebruikt, krijgt de informatie gratis, maar wie Syncro gebruikt, betaalt 0,50 euro. Voor wie een gewone gsm gebruikt, is het systeem dus erg duur.

In 2007 (toen Syncro 85.000 gebruikers telde), zei minister Smet dat hij daar iets zou aan doen. Is de prijs sindsdien gedaald voor mensen met een gewone gsm? Is de dienst gratis voor wie een gesofisticeerde gsm heeft?

Uiteindelijk moet de dienst toegankelijk worden voor alle gsm's met internettoegang en niet alleen met Android.

Hoe en wanneer zult u dat verwezenlijken en hoeveel zal dat kosten? Nu hebben alleen mensen met duurdere gsm's toegang tot het systeem en dat zijn wellicht niet de grootste gebruikers van het openbaar vervoer. Plant u andere projecten om de communicatie met de reizigers te verbeteren ?

Lorsque je l'avais questionné sur le sujet en 2007 - le service Syncro comptait alors 85.000 utilisateurs -, le ministre Smet m'avait répondu qu'il allait prendre en considération la situation. Le prix a-t-il été diminué depuis lors ? Le service accessible via ces GSM sophistiqués est-il gratuit ? Le service payant pour les détenteurs d'un GSM traditionnel a-t-il été diminué ?

Enfin, il me semble qu'à terme, l'objectif est de rendre le service accessible à tous les téléphones portables disposant d'un accès à internet, actuellement il est disponible uniquement sur les téléphones équipés de l'Android de Google.

Quels seront les efforts mis en œuvre pour ouvrir ce service à l'ensemble des utilisateurs ? Dans quels délais peut-on réellement espérer y compter et avec quels moyens ? Le nombre d'utilisateurs qui y ont accès est limité. Je doute par ailleurs que les détenteurs de ces portables sophistiqués soient parmi les plus grands utilisateurs des transports en commun. Quels seront les moyens dégagés pour le rendre accessible au plus grand nombre ? D'autres projets destinés à améliorer la communication à destination des voyageurs sont-ils en préparation ? Quels sont-ils ?

Mme la présidente.- La parole est à M. De Wolf pour son interpellation jointe.

M. Vincent De Wolf.- Outre les aspects techniques que je ne domine pas du tout, je suis interpellé par l'égalité des citoyens dans l'accès à l'information d'un transport public, destiné notamment aux plus démunis. L'intégration de Google Transit dans Google Maps, qui permet aux usagers, depuis leur GSM ou leur ordinateur, de planifier un trajet en transports en commun à Bruxelles est téléchargeable, mais pas par tous. Je vous félicite pour cette initiative qui permet d'augmenter la possibilité d'avoir une information de qualité en temps réel.

Apparemment, Bruxelles serait l'une des premières capitales européennes à bénéficier d'une telle application. Il me semble tout de même utile de pointer la compatibilité très limitée du système, rendant celui-ci élitiste, puisqu'uniquement destiné aux propriétaires de smartphones. Si les smartphones, de type iPhone ou Blackberry, sont loin d'équiper la majorité de la population, c'est encore moins le cas des GSM dotés de Google

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Door Google Transit te integreren in Google Maps, kunnen reizigers met hun gsm of computer een reisroute met het openbaar vervoer plannen. Dit is een uitstekend initiatief, maar het is niet voor iedereen toegankelijk.*

Brussel zou een van de eerste Europese hoofdsteden zijn waar dit systeem bestaat. Het systeem is echter elitair, want het werkt alleen op smartphones. Die zijn nog niet zo wijdverspreid, evenmin als de gsm's met Google Android.

Zal het systeem van Google uitgebreid worden tot andere smartphones en wanneer?

Waarom werd de website van de MIVB niet aangepast om de functie "reisweg" voor alle smartphones bruikbaar te maken ?

Blijft de MIVB investeren in informatie voor iedereen? Vandaag kunnen de reizigers

Android.

Le système mis en place par Google sera-t-il étendu aux autres smartphones et, si oui, selon quel agenda ? Si non, pourquoi ?

Pourquoi ne pas avoir adapté le site internet de la STIB afin que la fonction itinéraire puisse être utilisée par tous les smartphones ?

La STIB poursuit-elle ses investissements dans une communication plus démocratique ? Vous savez qu'il existe des bornes interactives afin que les usagers puissent bénéficier de ces informations. Ces bornes interactives, aujourd'hui à l'extérieur, sont limitées aux principaux arrêts de bus et de tram. Prévoyez-vous, dans l'intérêt des citoyens, une généralisation de ces bornes interactives à d'autres arrêts ou points de consultation ?

Discussion conjointe

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

M. Jamal Ikazban.- Une fois n'est pas coutume, je vais abonder dans le sens de mes deux collègues, M. De Wolf et Mme Teitelbaum.

Il est fondamental de donner accès à l'information à l'ensemble de la population, et au plus grand nombre. Vous avez mis le doigt sur des préoccupations très importantes, même si on peut se réjouir de ce qu'on avance également sur ces aspects à la STIB.

Je suis curieux de savoir combien de personnes sont équipées de ces appareils. De plus, les heureux propriétaires de ces appareils, prennent-ils les transports en commun ou roulent-ils en 4x4 ? Poser la question est peut-être y répondre ...

Comme mes collègues, j'estime qu'il faut également penser à développer les informations à travers les bornes interactives. Elles ne sont pas présentes partout, mais elles permettent de signaler les passages – et éventuellement les retards – des transports en commun avec des indications précises de l'heure de passage, et pas seulement des voyants lumineux passant de station en station, comme dans le métro. La STIB prévoit-elle de développer ce système ? Si oui, dans quels délais ?

informatiezuilen raadplegen, maar die bevinden zich enkel aan de belangrijkste bovengrondse bushaltes. Voorziet de MIVB in een ruimere verspreiding van dergelijke informatiezuilen?

Samengevoegde bespreking

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

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Ik ben het eens met het standpunt van mevrouw Teitelbaum en van de heer De Wolf.*

Het is belangrijk dat de hele bevolking toegang heeft tot de informatie. De MIVB levert wel inspanningen op dat gebied, maar het kan nog beter. Ook ik vind dat de communicatie via de informatiezuilen moet worden veralgemeend. Is de MIVB dat van plan? Zo ja, wanneer?

Hoeveel mensen bezitten een smartphone? Verplaatsen die zich niet vaker met een 4x4 dan met het openbaar vervoer? Als de MIVB niets moet betalen voor het downloaden van de toepassing Google Android, begrijp ik dat ze die kans heeft gegrepen. Maar als er kosten mee gepaard gingen, beschouw ik dit als een reclamestunt voor rijken! Hoeveel heeft de operatie gekost? Nam de MIVB deze beslissing uit commerciële overwegingen?

Il est également important de savoir si la STIB a payé pour le téléchargement de l'application Google Android. Si c'est gratuit, je peux éventuellement comprendre, mais si, en plus, la STIB a dû payer, c'est scandaleux ! Je ne voudrais pas que ce soit un gadget publicitaire pour riches. J'abonde donc dans votre sens.

En ce qui concerne ce problème, Mme la ministre, pour éviter que ce ne soit qu'un gadget pour riches, il est important de développer les bornes d'information. Il serait également souhaitable de nous éclairer sur l'éventuel coût de cette opération et de nous dire s'il s'agit d'une opération commerciale.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- De manière générale, il ne faut pas confondre les projets Google Transit et Google Android.

Même s'ils ont été lancés en même temps, il s'agit de deux concepts différents. Google Transit est un outil mis en place par Google et géré par lui. Dans ce cadre, la STIB ne fait que mettre à disposition ses données. L'application STIB pour smartphones Google Android est une application spécifique créée par la STIB, dans laquelle Google n'est pas intervenu.

En ce qui concerne Google Transit, il s'agit d'une initiative de Google. Cette entreprise a contacté la STIB, afin que celle-ci mette à disposition ses données réseau dans le cadre de leur produit Transit, c'est-à-dire la recherche d'itinéraires de Google Maps.

Google disposait déjà des données pour des réseaux de transport public aux Belgique, en Suisse et dans d'autres pays encore. Cette initiative ne se limite donc pas à Bruxelles, mais se veut mondiale. Google a d'ailleurs aussi marqué son intérêt à travailler avec les autres opérateurs de transport public belges, afin de permettre la recherche d'itinéraires sur l'ensemble du pays.

La STIB a accepté la proposition de Google, y voyant une possibilité d'étendre la visibilité de son offre et de faciliter l'accès aux transports publics. La solution proposée par Google pour la recherche d'itinéraires a en effet l'avantage d'être un standard

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- We moeten het onderscheid maken tussen twee verschillende applicaties. Google Transit is ontwikkeld en wordt onderhouden door Google. De MIVB verstrekt daarvoor enkel gegevens aan Google. Met de applicatie die de MIVB zelf heeft ontwikkeld voor smartphones die het besturingssysteem Google Android gebruiken, heeft Google verder niets te maken.

Google heeft de MIVB gecontacteerd om gegevens te verstrekken voor Google Transit, een routeplanner voor Google Maps.

Google verstrekte al routeplanners voor het openbaar vervoer in de Verenigde Staten, Zwitserland enzovoort. Overigens wil Google ook samenwerken met andere Belgische maatschappijen van openbaar vervoer.

De MIVB heeft het voorstel van Google aanvaard omdat het een mogelijkheid is om de zichtbaarheid van het aanbod te verbeteren. De routeplanner van Google heeft het voordeel dat hij in de hele wereld wordt gebruikt en kan worden geraadpleegd met smartphones. Overigens komt 40% van de gebruikers van de website van de MIVB er terecht met een zoekmachine, en in 96% van de gevallen is die zoekmachine Google. Je kunt er niet omheen.

De MIVB werkt ook samen met andere instanties. De website brusselslife.be heeft bijvoorbeeld links naar de site van de MIVB. Er lopen besprekingen om gegevens uit te wisselen met cityplug.be en

mondial, mais également d'être accessible sur les téléphones portables équipés d'une connexion internet. D'autre part, il faut savoir que 40% des utilisateurs du site stib.be/mivb.be y accèdent via un moteur de recherche. Parmi ces utilisateurs, 96% utilisent le moteur proposé par Google. Google est donc, qu'on l'apprécie ou pas, incontournable.

Il faut savoir également que la STIB mène ce genre d'initiatives avec d'autres acteurs. Le site brusselslife.be propose des liens directs avec la recherche d'itinéraires du site stib.be/mivb.be. Des discussions sont en cours pour mettre en place des échanges de données avec des partenaires tels que le site cityplug.be, avec le portail mobilité-espaces publics de Bruxelles Mobilité et avec d'autres encore.

La STIB n'a pas investi d'argent dans l'outil de Google. Il s'agit d'un échange gratuit dans une logique win-win basée sur une augmentation de l'accessibilité de l'offre pour la STIB et un enrichissement de son outil pour Google. De la même manière, l'utilisation de ce service est gratuite. Google finance ses services par l'intermédiaire de revenus publicitaires.

D'autre part, la STIB ne considère pas Google Transit comme un concurrent à sa recherche d'itinéraire, mais comme un outil complémentaire. Si Google Transit est un point d'entrée idéal pour de nouveaux utilisateurs, la recherche d'itinéraire du site stib.be restera la référence pour les utilisateurs réguliers. Cet outil sera d'ailleurs prochainement remplacé par une nouvelle version plus proche des standards actuels d'internet et offrira des possibilités que Google Transit n'est pas encore capable d'offrir (comme, par exemple, l'information sur les situations perturbées).

En ce qui concerne Google Android, la version proposée aujourd'hui est un prototype. Elle n'est accessible actuellement que pour les smartphones disposant du système d'exploitation Google Android. L'objectif de ce lancement est de pouvoir recueillir les remarques et suggestions des utilisateurs avant d'étendre progressivement le service à l'ensemble des téléphones portables ayant un accès à internet. Cela sera fait sous la forme d'un site internet mobile, qui devrait être prêt cet été. D'autre part, une application iPhone proposant les mêmes services sera mise en place à la même période.

dergelijke.

De MIVB heeft niets betaald aan Google. De bedrijven wisselen gratis informatie uit. Het is een win-winsituatie: het aanbod van de MIVB wordt makkelijker raadpleegbaar en Google kan meer diensten aanbieden. De diensten van Google zijn gratis voor gebruikers. Google haalt zijn inkomsten uit advertenties.

De MIVB beschouwt Google Transit niet als een concurrent voor haar eigen routeplanner, maar als een aanvulling, die vooral nuttig is voor nieuwe gebruikers. Voor de vaste klanten blijft mivb.be de referentie. Deze routeplanner wordt trouwens binnenkort vervangen door een nieuwe versie met mogelijkheden die Google Transit nog niet heeft, zoals informatie over storingen.

Het huidige prototype van Google Transit is enkel toegankelijk via Android. We willen nu opmerkingen en suggesties van de gebruikers verzamelen voor we de dienst uitbreiden naar alle draagbare telefoons met internettoegang. Dat zal gebeuren via een mobiele internetsite die deze zomer klaar zal zijn. Er komt dan ook een iPhone-toepassing met dezelfde diensten.

Het prototype voor Android heeft enkele tienduizenden euro gekost.

De informatie over de wachttijden is beschikbaar via sms dankzij het Syncro-systeem. Dit kost 0,50 euro per sms. Via al deze systemen wil de MIVB de reizigers in real time informeren over de wachttijden.

In plaats van te spreken over elitarisme, moeten we eerder de openheid van de MIVB loven, die nieuwe technologieën gebruikt om zoveel mogelijk te voldoen aan de behoeften van haar klanten.

Het CIBG heeft twee pogingen gedaan om interactieve palen te plaatsen aan de haltes. Die werden echter erg weinig gebruikt. Twee jaar geleden werden de laatste ontmanteld.

Pour information, le prototype de l'application STIB pour smartphones Google Android a coûté une dizaine de milliers d'euros tout compris.

Il faut savoir également que l'information sur les temps d'attente est accessible depuis tous les GSM via le système Syncro, qui permet de consulter les temps d'attente par SMS. Ce système existe donc toujours, au coût de 0,50 euro par SMS. L'expérimentation par la STIB de tous ces systèmes traduit son souci d'élargir la possibilité de connaître les temps d'attente en temps réel pour les utilisateurs des transports en commun.

En conclusion, messieurs De Wolf et Ikazban, je ne parlerais pas d'élitisation de l'information, mais je saluerais plutôt l'esprit d'ouverture de la STIB, qui n'hésite pas à élargir ses services grâce à l'utilisation des nouvelles technologies, afin de rencontrer au mieux les besoins de ses utilisateurs.

En ce qui concerne l'installation de bornes interactives aux arrêts, deux tentatives ont été réalisées par le CIRB. Cependant, aucune n'a rencontré le succès espéré, l'utilisation de ces bornes par le public restant très limitée. La seconde tentative, pour laquelle des bornes iPlus ont été installées (une par commune), a été démantelée il y a moins de deux ans, suite à ce manque d'intérêt du public.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Faire de la politique, c'est faire des choix. Cela est particulièrement vrai dans la période que nous connaissons. Il est formidable de s'ouvrir à toutes sortes de technologies, mais il serait encore plus formidable pour les utilisateurs des transports en commun, confrontés au quotidien à des périodes d'attente liées aux problèmes qui surviennent sur le réseau de la STIB, de bénéficier d'un SMS à moindre coût pour s'informer des temps d'attente. Ce serait une priorité en termes d'information, compte tenu des nombreux points noirs subsistant sur le réseau, qui n'ont pas encore été réglés.

Votre prédécesseur, M. Smet, avait parlé d'une période d'essai et d'envisager, à terme, de baisser le coût de ce SMS. Un investissement de 10.000 euros ne semble pas insurmontable. Vous allez devoir opérer des choix, en tenant compte de

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Nieuwe technologische toepassingen mogelijk maken, is fantastisch. Het zou echter nog fantastischer zijn moet Syncro, het systeem dat de reizigers per sms over de wachttijden informeert, minder duur zijn. Gezien de vele zwarte punten op het netwerk hoort dat een prioriteit van de MIVB te zijn.*

Uw voorganger, de heer Smet, zei dat het sms-systeem na de proefperiode goedkoper zou worden. Een investering van 10.000 euro moet toch haalbaar zijn. Werkt Syncro ondertussen voor het volledige netwerk?

Een website en een zoekmachine zijn twee verschillende dingen. Het is goed dat de informatie op een aantal websites te vinden is. Maar wat met Google?

ceux qui rencontrent des problèmes au quotidien dans leur utilisation des transports en commun.

Le système Syncro a-t-il été étendu à l'ensemble du réseau ? Il ne faut pas confondre site et moteur de recherche. Qu'il existe un certain nombre de sites sur lesquels on peut retrouver les informations est une chose. Mais qu'en est-il du moteur de recherche, en l'occurrence Google ?

Par ailleurs, qu'en est-il des afficheurs, qui sont également un service important aux utilisateurs ? Il y a deux ans, ceux-ci étaient au nombre de 2 pour 2.000 arrêts bruxellois. Le développement de ces afficheurs représente un coût pour la commune. M. Smet avait promis de suivre le développement de ce système et de prendre contact avec les communes à ce sujet.

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

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

M. Vincent De Wolf.- La réponse de la ministre ne me satisfait pas, car elle signifie que celui qui prend le tram et le bus parce qu'il n'a pas d'autre possibilité pour se déplacer ou parce qu'il fait le choix tout à fait honorable d'utiliser les transports en commun et qui, par ailleurs, n'a pas accès à ces techniques ultra-modernes de télécommunication, doit envoyer un SMS pour connaître le temps d'attente. Compte tenu du tarif de la carte de 10 voyages, le prix de 0,50 euro par SMS pour connaître le temps d'attente, multiplié par le nombre de voyages, est totalement disproportionné.

C'est la deuxième fois que des initiatives qui semblent technologiquement extraordinaires font l'objet d'une certaine publicité dans les médias : la première fois, il était question de l'achat de voitures électriques, qui se sont révélées n'être qu'une seule voiture en définitive.

Dans le cas qui nous occupe aujourd'hui, il est question d'un accès plus généralisé aux temps d'attente, alors que cela ne concerne en réalité qu'une minorité favorisée de la population. De surcroît, parmi ceux qui disposent de ce type d'appareillage, rares sont ceux qui empruntent les transports en commun. Par conséquent, cette annonce est un deuxième coup dans l'eau en termes de combat naval !

Hoe ver staat de MIVB met het plaatsen van de elektronische informatieborden? Omdat de installatie gedeeltelijk door de gemeente wordt bekostigd, beloofde uw voorganger om de ontwikkeling van het systeem te volgen en contact te houden met de gemeenten.

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

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Het antwoord van de minister bevredigt me niet. Iemand die uit noodzaak of uit overtuiging het openbaar vervoer gebruikt en die niet over ultramoderne telecommunicatiemiddelen beschikt, dient een sms te sturen om zijn wachttijd te kennen. Het tarief van 0,50 euro per sms is veel te hoog in verhouding tot de prijs van een rit.*

Het is nu al de tweede keer dat u met technologische snufjes de pers haalt. De eerste keer ging het over de aankoop van elektrische wagens. Uiteindelijk bleek het maar om één wagen te gaan.

Deze keer meldt de pers dat de informatie inzake de wachttijden beter wordt verspreid, terwijl deze maatregel een minderheid van de bevolking ten goede komt. Bovendien gebruiken de meeste bezitters van deze toestellen het openbaar vervoer niet!

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vous répondrai plus tard quant à la façon dont le système Synchro est disponible sur le réseau.

Les afficheurs dynamiques que l'on trouve à certains arrêts de tram et de bus vont être généralisés dans Bruxelles. Je ne peux pas encore vous dire à quel rythme cela se fera. Ce système permet aux personnes qui se trouvent aux arrêts et qui ne disposent pas de l'équipement que vous mentionnez, de s'informer du temps d'attente pour leur bus ou leur tram.

M. De Wolf, je ne suis pas ici pour recevoir votre approbation quant à mes réponses. Je ne fais que constater que les bornes que nous avons voulu installer à différents endroits n'ont pas eu de succès. Elles étaient pourtant accessibles à tous et gratuites. Nous avons dû les enlever, car elles ne servaient à rien.

Je ne suis pas certaine que les utilisateurs de smartphones ou téléphones avec accès internet ne prennent pas les transports en commun. Je crois qu'on serait étonné de savoir combien de personnes qui prennent les transports en commun possèdent ce type de téléphone.

Mme Viviane Teitelbaum.- Pour avoir des statistiques d'utilisation, on peut faire une évaluation.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous verrons s'il possible de mesurer cette donnée. Comme nous travaillons aussi sur les afficheurs aux arrêts de bus et de tram, cela rendra l'information accessible à tous.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik zal u later antwoorden over Synchro.*

De elektronische borden die je aantreft bij bepaalde haltes zullen bij alle Brusselse haltes worden geplaatst. Ik kan nog niet zeggen wanneer dat zal gebeuren. Op de borden kan je zien hoe lang je nog moet wachten op je bus of tram.

Mijnheer De Wolf, ik stel enkel vast dat de informatieterminals die we op verschillende plaatsen hebben geplaatst, geen succes kenden, hoewel ze gratis toegankelijk waren. We hebben ze verwijderd.

Ik ben er niet zo zeker van dat mensen met smartphones het openbaar vervoer niet gebruiken.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *U kunt een onderzoek uitvoeren om statistieken op te stellen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *We zullen zien of het mogelijk is. We werken vooral aan de elektronische borden bij de haltes.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

TOT MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RE-

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "le trafic dans le Port de Bruxelles".

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

M. Philippe Pivin.- La direction du Port de Bruxelles vient de communiquer les chiffres du trafic propre et de transit du Port pour l'année 2009. Comme toute activité en cette période, celle du Port ne fait pas exception et accuse une tendance à la baisse par rapport à l'année 2008.

Ce sont quelque 1,8 million de tonnes en moins de trafic global que le Port enregistre pour l'année 2009 en comparaison à 2008, où l'on enregistrait un total de 7,8 millions de tonnes.

Les causes exogènes sont évidemment connues : crise mondiale, crise dans le secteur de la construction, de la sidérurgie, etc. Cependant, il ne suffit pas de constater une situation, il faut redoubler d'imagination et d'initiative afin de regagner dans les meilleurs délais les parts de trafic perdues. Dès lors que l'on annonce un objectif de 6,5 millions de tonnes de trafic propre à atteindre dans deux ans, je souhaiterais vous interroger sur la manière dont vous voyez l'évolution de la situation.

Quelles initiatives particulières comptez-vous prendre au niveau du gouvernement pour encourager et renforcer l'activité du port de Bruxelles ? Quelles actions spécifiques le port compte-t-il mettre en Belgique à court terme pour retrouver de nouvelles possibilités d'accroître le trafic propre ? Où en est le trafic par palettes dont vous annonciez la réalisation dans le courant de l'année 2009 ?

L'incertitude au sujet du centre BILC ne remet-elle pas en question certaines décisions d'investissement de la part des firmes à la recherche de lieux d'entreposage ? Quelle est l'incidence de cette incertitude sur le trafic portuaire dans son ensemble ? Les travaux d'aménagement du faisceau de voies à l'avant du port sont-ils terminés ? Quelles retombées sont à espérer de cette nouvelle infrastructure ?

Le projet de Ro-Ro (Roll-on, Roll-off) fluvial, souvent cité par le port comme une réalisation

GERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het verkeer in de Brusselse haven".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *De directie van de Haven van Brussel heeft cijfers gepubliceerd over het goederenverkeer, dat in 2009 is afgenomen in vergelijking met 2008. Het volume daalde met ongeveer 1,8 miljoen ton.*

De wereldwijde crisis, ook in de bouwsector en de staalnijverheid, zijn belangrijke externe oorzaken, maar dat mag ons niet beletten om creatieve oplossingen te zoeken om de verloren trafiek zo snel mogelijk terug te winnen. Uw doel is 6,5 miljoen ton eigen trafiek binnen twee jaar. Hoe wilt u dat bereiken?

Hoe zal de regering de activiteit van de Haven van Brussel bevorderen? Welke specifieke maatregelen zal de haven op korte termijn nemen om de eigen trafiek te verhogen? Hoe zit het met de trafiek per palet die u in 2009 aankondigde?

Brengt de onzekerheid over het BILC de investeringen van sommige firma's in opslagruimten niet in het gedrang? Welke invloed heeft deze onzekerheid op de havenactiviteit in het algemeen? Is de aanleg van de nieuwe wegen in de voorhaven afgerond? Wat zal dit opleveren?

Het Ro-Ro-project (Roll on Roll off) kan volgens de haven nieuwe trafiek aanbrengen. Behoort dit nog steeds tot de plannen? Zijn de Haven van Brussel en haar partner Dipcity nog steeds kandidaat voor het project Urban Ports?

Kan het Belgische voorzitterschap van de EU de haven van Brussel een duwtje in de rug geven? Hoe zult u in dat kader de haven promoten? Misschien kunt u een bijeenkomst organiseren van vertegenwoordigers van de Europese binnenhavens?

susceptible d'apporter de nouveaux trafics, reste-t-il d'actualité ? Où en est la candidature du port de Bruxelles et de ses partenaires du Dipcity dans le cadre du projet Urban Ports ?

Enfin, ne pensez-vous pas que la présidence belge de l'Union européenne pourrait être un atout à utiliser pour promouvoir le port de Bruxelles ? Si oui, quelles actions envisagez-vous de prendre ? Une rencontre à cette période, à Bruxelles, rassemblant l'ensemble des représentants des ports intérieurs européens, n'est-elle pas une opportunité à exploiter pour mieux faire connaître la place du Port de Bruxelles ?

Discussion

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

Mme Danielle Caron.- À la lumière des chiffres relatifs au trafic propre et au transit du port de Bruxelles en 2009, je m'interroge quant à la reprise de l'activité économique en termes de volume de trafic propre. La crise économique a frappé de plein fouet les ports européens au premier trimestre, avec un recul de 14% pour l'ensemble du trafic européen selon les chiffres présentés jeudi dernier à Marseille, à l'occasion de la conférence annuelle de l'Organisation des ports maritimes européens. Selon ces chiffres fournis par une cinquantaine de ports de l'Union européenne, ce sont surtout les marchandises (conteneurs) et les vracs solides (charbon, minerai de fer, céréales) qui ont souffert, tandis que les vracs liquides (pétrole, gaz liquéfié) se sont globalement bien maintenus.

Le haut-fourneau d'Ougrée, à Liège, va rouvrir ses portes le 12 avril prochain. Il est question de la création de 600 emplois directs et de 400 emplois indirects pour le bassin liégeois. Cela aura-t-il des influences sur l'emploi en Région bruxelloise, au niveau des emplois indirects qui seraient créés et du volume de trafic ? Y aura-t-il des retombées positives pour le Port de Bruxelles ?

L'implantation du futur centre logistique BILC (Brussels International Logistic Center) à Schaerbeek-Formation, près du canal, du rail et du ring, a été décidée le 15 janvier dernier. Je sais qu'il y a du retard suite à des demandes de permis. A-t-on une idée des délais ? Quand le projet sera-t-il établi ? Au bout de combien de temps le site sera-t-il opérationnel ? Quelles seront les retombées

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *De Europese havens werden in het eerste trimester van 2009 zwaar getroffen door de crisis. De Europese trafiek verminderde met 14%. Vooral de trafiek in containers en vaste stoffen heeft geleden, terwijl die in vloeistoffen redelijk standhield.*

De hoogoven van Ougrée bij Luik wordt opnieuw in werking gesteld op 12 april. Dat zou 600 rechtstreekse en 400 onrechtstreekse banen opleveren. Heeft dat gevolgen voor de Brusselse werkgelegenheid en de Haven van Brussel?

Op 15 januari werd beslist dat het BILC op het terrein van Schaerbeek-Vorming komt. Ik weet dat het aanvragen van de vergunningen vertraging heeft opgelopen. Wat is de planning? Wanneer is het BILC klaar? Wat zijn de gevolgen voor de Haven van Brussel?

De economie zal nog niet meteen aanzwengelen. Toch zijn er al een aantal tekenen van herstel. Ik hoorde dat Colruyt meer goederen wil vervoeren over het water. Dat is een goed teken. Kunnen we andere supermarkten overtuigen om hetzelfde te doen? Wordt er geïnvesteerd in de haven om de economie op te krikken?

positives ou effectives en termes de trafic pour le Port ?

La reprise économique n'est pas pour tout de suite. Néanmoins, on sent déjà quelques mouvements dans certains pays. Nous pouvons espérer qu'il en sera de même pour le Port. J'ai entendu que Colruyt s'est engagée à utiliser le transport fluvial et le Port pour le transport de ses marchandises. Je trouve que c'est un bon signal pour notre Région. Pourrait-on encourager d'autres grandes surfaces à agir de même ? En matière d'infrastructure et d'investissements pour le Port de Bruxelles, qu'est-il prévu de mettre en place pour faire face à cette relance ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'aimerais tout d'abord souligner que la baisse du trafic dans le Port de Bruxelles ne constitue pas un fait isolé. Cette diminution, qui s'observe dans tous les ports belges et européens, s'explique par la crise économique de 2009.

En ce qui concerne le Port de Bruxelles, il convient également d'opérer une distinction entre le trafic de transit et le trafic vers les entreprises bruxelloises. Ainsi, le trafic qui traverse le Port de Bruxelles a enregistré une baisse substantielle de 33%, tandis que le trafic propre a diminué de 18%.

Je peux également ajouter qu'au Port de Bruxelles, aucune entreprise n'a fait faillite durant cette période, ce qui offre une perspective encourageante pour le trafic du port lorsque l'économie redémarrera.

Je me suis néanmoins entretenue avec les instances du Port de Bruxelles pour prendre des mesures supplémentaires visant à y améliorer le trafic. Par exemple les différentes mesures d'aide financière aux entreprises liées à la crise : suppression d'indemnités, prime au recrutement... Soit les instruments classiques mis en place lors de la crise, ou ceux qui sont devenus plus intéressants à ce moment-là.

De nouvelles initiatives sont également en cours, notamment le développement d'un réseau intermodal comprenant des synergies avec les ports côtiers, comme le port d'Anvers, avec lequel nous

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik wijs erop dat de afname van het goederenverkeer in de haven geen geïsoleerd fenomeen is, maar samenhangt met de economische crisis.*

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen doorgaand goederenverkeer en goederenverkeer dat bestemd is voor Brusselse bedrijven. De eerstgenoemde goederenstroom daalde met 33%, de laatstgenoemde slechts met 18%.

Geen enkel Brussels havenbedrijf ging in 2009 failliet, wat hoopgevend is voor de toekomst.

Ik heb contact opgenomen met de Haven om bijkomende maatregelen te nemen, teneinde meer goederenverkeer aan te trekken. Zo overweeg ik steunmaatregelen voor bedrijven in tijden van crisis.

We bereiden ook nieuwe initiatieven voor, zoals een intermodaal netwerk en samenwerkingen met andere havens.

We leggen ook contacten met andere binnenhavens en willen meer samenwerken om het transport over de binnenwateren te optimaliseren, bijvoorbeeld door bedrijven langs het kanaal te stimuleren om scheepsladingen te delen of door ervoor te zorgen dat schepen die hun lading ergens hebben gelost, ook terugkeren met een vol ruim. Ook andere oplossingen worden overwogen, zoals het gebruik van roll-on roll-off, nieuwe diensten voor

avons des contacts accrus, bien qu'il ait fortement souffert de la crise. Ceci nous permettra au moins d'être prêts au moment de la relance.

Nous avons également des contacts avec d'autres terminaux intérieurs, et nous sommes à la recherche de synergies pour l'optimisation du transport fluvial, par exemple par l'organisation d'un partage de cale entre usagers de la voie d'eau bruxellois, ou l'organisation de fret retour – par exemple, de déchets de chantiers de démolition et de terres polluées, notamment de grands travaux en cours où à réaliser comme ceux de la nouvelle ligne de tramway vers l'OTAN. D'autres pistes sont également explorées : la recherche de solutions à la problématique du manque de cale pour les petites unités par l'optimisation des voyages, ou encore l'appui aux initiatives des entreprises pour de nouvelles implantations ou pour le développement de nouveaux trafics de palettes, Ro-Ro, de nouveaux services liés aux conteneurs, etc.

À la suite des essais menés précédemment dans le cadre du projet pilote pour le trafic par palettes, les solutions techniques pour la mise en place d'une ligne régulière ont été trouvées. Le lancement de la ligne devrait démarrer dans les semaines à venir, avec une entreprise bruxelloise et plusieurs fournisseurs anversois. Nous n'avons donc pas laissé tomber ce projet, au contraire.

Les retombées de la décision de délocalisation du BILC vers Schaerbeek-Formation ne sont pas encore chiffrables, ni en termes d'investissement ou de désinvestissement des entreprises, ni en termes de trafic. Si la crise a provisoirement ralenti le développement économique de la Région, le marché de consommation reste présent et la demande de superficies logistiques se fera sans nul doute fortement sentir avant même la mise à disposition du terrain de Schaerbeek-Formation. Je ne peux donc actuellement pas donner de réponse concrète à votre question, dans la mesure où ni la Région de Bruxelles-Capitale, ni le Port ne sont encore en possession des terrains qui seront utiles à l'établissement d'un nouveau BILC à Schaerbeek-Formation. Nous travaylons actuellement à ce dossier.

Je peux vous confirmer que l'entreprise Colruyt a choisi le Port de Bruxelles pour y acheminer des marchandises par conteneurs à destination de magasins Colruyt situés dans et en dehors de

containerschepen, enzovoort.

Naar aanleiding van het proefproject voor palletschepen zijn er maatregelen getroffen om een lijndienst in te voeren. Die zal tijdens de komende weken van start gaan. Het is een samenwerking van een Brussels bedrijf met een aantal Antwerpse leveranciers.

Het valt nog niet te becijferen welke gevolgen de vestiging van het BILC op het terrein van Schaerbeek-Vorming zal hebben. De crisis heeft de economische groei van het Brussels Gewest afgeremd, maar er is nog altijd een grote vraag naar goederen en bijgevolg naar logistieke bedrijfsruimten. Nog het Brussels Gewest, noch de haven hebben meteen terreinen beschikbaar voor logistieke bedrijven.

Colruyt wil inderdaad gebruik maken van de Haven van Brussel om goederen te vervoeren naar de supermarkten. Ik heb enkele weken geleden reeds een vraag over dat onderwerp beantwoord. We moeten inderdaad nagaan of andere supermarktketens dit ook willen doen.

Infrabel heeft laten weten dat er in augustus een treinverbinding naar de voorhaven zal worden aangelegd. De werken moeten eind 2010 klaar zijn. De spoorwegverbinding zal een grote meerwaarde bieden voor de Haven van Brussel.

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een haalbaarheidsstudie over de invoering van een rorodienst voor het vervoer van voertuigen in de Haven van Brussel. Op basis van het studie-onderdeel over de uitvoermogelijkheden van tweedehandsvoertuigen via Antwerpen zal een proefproject met havenbedrijven tot stand komen, gesteund door de Haven en het gewest.

De Haven werkt samen met een extern adviesbureau aan een dossier om zich kandidaat te stellen voor het Interregprogramma. De deadline is begin april 2010. De zeven partners van het nieuwe project, "a CITIZEN PORTS21", zijn de havens van Brussel, Rijssel, Parijs, Luik, Utrecht en daarnaast Rheinports.

De Haven van Brussel maakt deel uit van de Brusselse "Task Force Transport" voor de voorbereiding van de Europese raden van de ministers van Transport. Het Brussels

Bruxelles. J'ai déjà répondu de manière détaillée à une question à ce propos dans cette commission, il y a quelques semaines. C'est une innovation très intéressante. Nous devrions en effet être en mesure de voir si d'autres grandes surfaces pourraient utiliser davantage le canal pour acheminer leurs marchandises à Bruxelles. Les responsables du Port y sont également très favorables, et d'autres entreprises pourraient être tentées de suivre l'exemple du Colruyt.

Pour ce qui est des travaux visant à établir une connexion ferroviaire dans l'avant Port, au niveau du terminal à conteneurs, Infrabel a communiqué que l'adjudication des travaux aura lieu en juin 2010. Les travaux d'infrastructure débuteront en août et s'achèveront fin 2010. Pour le Port de Bruxelles et les entreprises portuaires, cette intermodalité accrue – voie d'eau, chemin de fer et route, et proximité du ring – constituera sans conteste une grande plus-value.

Une étude de faisabilité économique d'un service Ro-Ro fluvial au Port de Bruxelles pour le transport de véhicules est en cours de finalisation. Cette étude, portant notamment sur le potentiel d'exportation de véhicules d'occasion via Anvers, servira de base à un projet pilote impliquant des entreprises portuaires et soutenu par le Port et la Région.

Le Port travaille actuellement sur le dossier de candidature dans le cadre du programme Interreg. Le délai pour l'introduction d'un projet prend fin en avril 2010. Le nouveau projet sera intitulé « CITIZEN PORTS21 » et les sept partenaires associés sont : le Port de Bruxelles, le Port de Lille, le Port autonome de Paris, le Port autonome de Liège, le Port de Bâle, RheinPorts et la Ville d'Utrecht. Le Port a fait appel à un bureau externe spécialisé pour aider à la rédaction du dossier de candidature.

Le Port de Bruxelles fait partie de la « Task Force Transport » bruxelloise pour la préparation des conseils européens des ministres du Transport. La Région bruxelloise, représentera la Belgique pendant que celle-ci présidera le Conseil européen. Le transport maritime sera le thème principal du conseil informel du 15 septembre à Anvers. Avec le Port de Bruxelles, on y introduit l'aspect Short-Sea-Shipping, c'est-à-dire le lien entre les ports maritimes et les ports intérieurs.

Hoofdstedelijk Gewest zal er België vertegenwoordigen tijdens het Belgische voorzitterschap van de Raad. Maritiem vervoer zal centraal staan tijdens de informele raad van 15 september in Antwerpen. Samen met de Haven van Brussel zal het gewest er het onderwerp "short sea shipping" inleiden, dit is de link tussen de zee- en de binnenvaart.

Tijdens de vorige zittingsperiode vonden er handelsmissies plaats naar de havens van Sint-Petersburg en van Casablanca. Daardoor deden er meer vrachtschepen de Brusselse Haven aan. Ook dit onderwerp zal ter sprake komen op de informele raad van 15 september.

De Haven zal ook bijdragen tot een conferentie die het gewest in samenwerking met de Europese Commissie op 16 en 17 november 2010 zal houden over het thema "freight transport in urban areas". Mocht het Interregproject tussen de zeven binnenvaart havens worden aanvaard, dan zal het zeker tijdens deze conferentie aan bod komen.

De Haven van Brussel ligt niet aan het Albertkanaal, maar aan het kanaal Antwerpen-Brussel-Charleroi. Het is dus niet zeker dat het Luikse project gevlogen zal hebben voor de Brusselse haven. Ook in Charleroi leeft de staalnijverheid op en dat kan gunstig zijn.

Pour rappel, lors de la législature précédente, des missions économiques ont été réalisées vers le Port de Saint-Pétersbourg et celui de Casablanca. Ce système a permis d'accueillir des bateaux de marchandises au Port de Bruxelles. Ce sujet sera évoqué dans le cadre de ce conseil informel des ministres des Transports du 15 septembre 2010.

Le Port aidera aussi à la préparation d'une conférence que la Région de Bruxelles-Capitale organise avec la Commission européenne sur le thème de « freight transport in urban areas ». Il s'agit du transport de marchandises dans les zones urbaines le 16 et 17 novembre 2010. Si le projet Interreg entre les sept ports intérieurs est approuvé, ce thème pourra être abordé lors de cette conférence.

Concernant la répercussion du développement d'un site sidérurgique liégeois sur l'activité au Port de Bruxelles : le Port de Bruxelles n'est pas situé sur le canal Albert mais bien sur le canal Anvers-Bruxelles-Charleroi. Il n'est donc pas du tout certain que le projet liégeois ait des retombées au niveau du Port de Bruxelles. Cependant, le secteur de la sidérurgie connaît également une reprise dans la région de Charleroi et des synergies pourraient se développer à ce niveau-là. Je ne dispose pas pour l'instant de données plus concrètes à propos de ce projet, qui est orienté vers l'avenir.

Mme Danielle Caron.- Qu'en est-il de la réduction du précompte immobilier pour les entreprises portuaires ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous avions envisagé, à un moment donné, d'instaurer ce système pour les entreprises du Port de Bruxelles. Ce n'est plus prévu actuellement, mais les entreprises portuaires sont très demandeuses de relancer les discussions à ce sujet. Je ne peux pas encore vous communiquer l'issue de ces pourparlers.

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

M. Philippe Pivin.- Mes questions étaient nombreuses et je remercie la ministre d'y avoir répondu.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- Hoe zit het met de vermindering van de onroerende voorheffing voor havenbedrijven?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- We hebben dat ooit overwogen. Nu staat het niet meer op de agenda, maar de havenbedrijven willen daar graag opnieuw over praten.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Ik dank u voor uw antwoord.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION 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 "l'aménagement de la chaussée
de Mons à l'entrée de la Région bruxelloise".

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

M. Eric Tomas.- Il y a quelques années, à l'occasion de l'implantation d'une grande surface – ikea – sur la chaussée de Mons, un réaménagement complet des carrefours et de cette artère a été réalisé par la Région bruxelloise. Dans le sens de Sint-Pieters-Leeuw vers Anderlecht, une bande de circulation a été réservée aux bus de la société « De Lijn », en prolongement, sur quelques centaines de mètres, de celle existant à Sint-Pieters-Leeuw, en Région flamande.

De ce fait, il ne reste qu'une bande de circulation pour les véhicules entrant dans la Région bruxelloise, ce qui génère le matin une file de plus d'un kilomètre et demi, et des embouteillages tout au long de la journée, avec comme résultat une augmentation de la pollution, la multiplication des itinéraires de déviation à travers le quartier de Zuun, à Sint-Pieters-Leeuw, sans compter l'énerver des conducteurs qui perdent un temps fou sur ce petit tronçon ni le comportement de certains conducteurs peu respectueux du code de la route qui narguent les autres en prenant la bande des bus, sans être verbalisés.

Cette expérience est sans doute considérée comme remarquable, puisque des collègues qui habitent de l'autre côté de Bruxelles m'ont fait savoir que l'aménagement de la chaussée de Louvain procure le même type d'avantages à ceux qui l'empruntent, les automobilistes n'ayant accès qu'à un seul tronçon, l'autre étant réservé aux bus de De Lijn.

Sans remettre en cause la bande réservée aux bus, il apparaît qu'un aménagement différent de la chaussée de Mons, sur le territoire de la Région bruxelloise, entre la limite de la Région et le ring, permettrait sans doute de remédier à la situation.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ERIC TOMAS

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

betreffende "de aanleg van de
Bergensesteenweg bij het binnenrijden van
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- De heer Tomas heeft het woord.

De heer Eric Tomas (in het Frans).- Toen IKEA enkele jaren geleden een vestiging opende aan de Bergensesteenweg, heeft het Brussels Gewest alle kruispunten op de steenweg heraangelegd. De aparte busbaan van De Lijn in Sint-Pieters-Leeuw werd enkele honderden meters doorgetrokken in de richting van Anderlecht.

Daardoor rest er voor de wagens die het gewest binnenrijden nog maar één rijstrook, wat 's ochtends voor lange files zorgt en ook de rest van de dag het verkeer verstoort. Dat betekent meer luchtvervuiling, meer sluisverkeer via de Zuunwijk en meer ergernis bij de chauffeurs.

Op de Leuvensesteenweg doet zich net hetzelfde probleem voor.

Een aparte busbaan is goed, maar de Bergensesteenweg zou toch anders moeten worden ingericht tussen de Ring en de gewestgrens.

In de richting van het Vlaams Gewest zijn er twee rijstroken en geen busstrook. Ofwel was daar nooit vraag naar, ofwel werd die vraag geweigerd. De busstrook in de richting van het Brussels Gewest heeft slechts een lengte van 300 meter.

Is het Brussels Gewest op de hoogte van het probleem? Ik kan me voorstellen dat er al klachten zijn gekomen. Hebben de gemeenten Anderlecht en Sint-Pieters-Leeuw, bedrijven in de buurt of weggebruikers geklaagd?

Heeft de gewestelijke administratie de reistijden en de verkeersstroom onderzocht? Overweegt ze oplossingen?

Dans le sens sortant, il y a deux bandes de circulation, sur lesquelles circulent les bus de De Lijn, et pas de bande bus. Soit il n'y a pas eu de demande à ce sujet, soit elle a été refusée. La bande bus qui est réservée dans le sens entrant en Région bruxelloise ne court que sur 300 mètres. Après cela, les bus se retrouvent dans la circulation normale.

Cette situation est-elle connue des services régionaux ? J'imagine que des plaintes ont été adressées à l'administration régionale. Les communes d'Anderlecht et de Sint-Pieters-Leeuw ont-elles porté plainte, les sociétés qui sont situées à proximité et dont les entrées et sorties se font dans un bouchon permanent, se sont-elles manifestées ? Des usagers l'ont-ils fait ?

L'administration régionale a-t-elle réalisé des comptages des temps de parcours et des flux de véhicules à cet endroit ? Les services régionaux ont-ils examiné les possibilités d'améliorer la situation ? Pour m'être rendu sur place avec quelques collègues, je me suis rendu compte de ce que deux solutions sont possibles.

La première serait de réserver cette bande bus à l'heure de pointe pour les usagers des transports en commun, par exemple entre 6h30 et 9h du matin. Et, ensuite, de laisser les deux bandes libres. Cela ne résoudrait pas le problème de l'heure de pointe du matin, sauf pour les usagers de De Lijn.

L'autre solution serait de réaménager la chaussée de Mons de façon à ce que depuis l'entrée en Région bruxelloise il y ait deux bandes de circulation et une bande bus pour De Lijn, en mordant quelque peu sur le côté droit de la chaussée de Mons, là où il y a des terrains disponibles.

Les services régionaux ont-ils des solutions à apporter à ce point noir pour l'entrée en Région bruxelloise ?

Discussion

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Grâce à ce réaménagement, les cyclistes disposent d'une piste cyclable distincte.*

Een eerste oplossing zou erin kunnen bestaan dat de busstrook enkel tijdens de ochtendspits voorbehouden is voor bussen. In dat geval zouden er echter nog steeds files staan tijdens de ochtendspits.

Een tweede oplossing is de aanleg van een extra rijvak, zodat er in de richting van Brussel twee rijstroken en een busstrook beschikbaar zijn.

Welke oplossingen overweegt de gewestelijke administratie?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Er zijn ook andere meningen over deze heraanleg. Een aantal jaar geleden was deze weg heel moeilijk toegankelijk voor fietsers, terwijl er bijvoorbeeld ook een school

La bande réservée aux bus est également un élément positif. Vous devriez toutefois la prolonger sur l'ensemble de la chaussée pour qu'elle soit complètement efficace.

Vous dites qu'il y a des embouteillages, mais ce n'est pas grave. Si les gens disposent d'une bonne alternative, ils passeront à d'autres formes de transport. C'est pour cela que la bande réservée aux bus et la piste cyclable doivent être maintenues.

Le trafic de transit dans certains quartiers persiste-t-il ? Que peut-on y faire ? La mise à sens unique de certaines rues permet parfois de résoudre ce problème.

En résumé, il faut conserver le réaménagement qui existait il y a quelques années et l'améliorer, de telle sorte que les transports en commun puissent concurrencer l'automobile et que les gens prennent davantage le bus.

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

Mme Céline Delforge.- L'intervention de mon collègue, M. Tomas, est intéressante car elle pose cette question du partage de l'espace public et des choix à poser en matière de mobilité. Nous avons d'ailleurs à ce sujet un accord de gouvernement assez volontariste : nous voulons absolument, d'une part, améliorer la vitesse commerciale des bus, et d'autre part réduire de 20% le trafic automobile dans la Région.

Les propositions de M. Tomas nous montrent qu'on a le choix soit de repartager l'espace public autrement, et de viser le report modal d'une série de transports, soit de construire ou d'élargir des routes et de mordre sur des terrains éventuellement inoccupés - lesquels peuvent pourtant présenter un certain intérêt à être exploités, ou simplement, en tant que sols perméables, absorber des pluies abondantes.

in de buurt is. De fietsers appreciëren het zeer dat er nu een apart fietspad is.

Ook de aparte busbaan is een goede zaak. Alleen ligt die er maar op een bepaald gedeelte van de weg. U moet consequent zijn en de aparte busbaan doortrekken. Pas dan zal ze ook effect hebben.

U zegt dat er files ontstaan. Dat is minder erg. De bedoeling is juist dat mensen overstappen op andere vormen van vervoer als ze over een goed alternatief beschikken. Daarom moeten de aparte busbaan en de degelijke fietspaden behouden blijven.

Een negatief element is het sluipverkeer in bepaalde buurten. Hebt u aanwijzingen dat dat sluipverkeer inderdaad bestaat? Wat kan er aan gedaan worden? Soms kan sluipverkeer heel eenvoudig opgelost worden door eenrichtingsstraten in te richten, zodat mensen niet aangemoedigd worden om die parallelle wegen te gebruiken, omdat ze dan uiteindelijk veel langer onderweg zijn.

Kortom, de resultaten van de heraanleg van een aantal jaar geleden moeten behouden blijven en zelfs verbeterd worden, zodat het openbaar vervoer kan concurreren met het autoverkeer en de mensen dan ook veel meer de bus zullen nemen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- De vraag van de heer Tomas gaat eigenlijk over het delen van de openbare ruimte en over mobiliteit. Het regeerakkoord stelt trouwens dat de reissnelheid van de bussen moet worden verbeterd en dat het autoverkeer met 20% moet afnemen.

We kunnen de openbare ruimte anders indelen of de wegen breder maken. Voor de laatstgenoemde oplossing moet echter ruimte worden opgeofferd die ook voor andere zaken kan dienen.

Wegen breder maken kost geld, ook voor onderhoud, en we weten dat het Brussels Gewest daar al veel aan uitgeeft.

Als je de openbare ruimte beter verdeelt en meer ruimte geeft aan bussen, staan er meer auto's in de file. Bussen vervoeren echter veel meer mensen dan

Soit on accepte le partage, soit on élargit les routes, ce qui veut dire non seulement transformer de l'espace non routier en espace routier, mais également investir. Et on sait que le coût de l'entretien des ces infrastructures routières, dans notre Région et dans les autres, n'est pas négligeable.

Quand on partage l'espace public et qu'on prend de l'espace aux voitures pour le donner aux bus, cela crée de la congestion automobile. Il y a une photo, que nous n'avons malheureusement pas ici, qui montre la place nécessaire pour déplacer 60 personnes en voiture, en bus, ou en vélo. En voiture, avec le taux d'occupation qu'on connaît à Bruxelles, cela nécessite un espace énorme ; en bus c'est extrêmement efficace. J'aimerais entendre la ministre à ce sujet et à celui de la vitesse commerciale des bus. Même quand il s'agit d'un bus de De Lijn, il transporte des gens qui ne rejoignent pas notre Région en voiture et ne créent pas toute une série de coûts collectifs.

Est-on prêt à sacrifier un peu le confort des automobilistes ? Assurer la fluidité du trafic automobile a généralement pour effet d'augmenter celui-ci, et cette fluidité n'est donc souvent que transitoire. Parfois, le site propre du bus ne fait qu'amener la congestion un peu plus haut, un peu plus loin du centre. Et comme les rues bruxelloises sont rarement très larges, soit on fait un site propre et on rétrécit en amont l'espace laissé aux voitures, soit cet espace finit de toute façon par se rétrécir, et un effet d'entonnoir se crée quand on atteint les zones plus densément peuplées.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le problème de files à la chaussée de Mons, à hauteur de la société Ikea, est connu de mon administration. Aucune plainte officielle n'a été enregistrée à ce jour. Le problème a néanmoins fait l'objet d'une analyse minutieuse et plusieurs solutions ont été envisagées pour améliorer la situation.

La plus évidente prévoit d'augmenter la capacité du trafic venant de Leeuw-Saint-Pierre. La société Ikea propose elle-même d'élargir la voirie en utilisant son terrain, pour ainsi créer une bande de circulation supplémentaire. Ce scénario permettrait aux voitures de disposer de deux bandes sur une

auto's. Wat denkt u hierover? Wat is uw standpunt over de reissnelheid van de bussen?

Zijn we bereid om in zekere mate het comfort van de automobilisten op te offeren? Maatregelen om het autoverkeer vlotter te laten verlopen, zorgen op termijn vaak voor nog meer auto's. Het verkeer zou dus na verloop van tijd toch weer vastlopen, en daarom benutten we de beperkte ruimte van de smalle straten in het centrum beter voor busstroken.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Mijn administratie heeft het fileprobleem ter hoogte van IKEA grondig geanalyseerd, al heeft ze geen enkele officiële klacht ontvangen, en heeft een aantal oplossingen bedacht.*

De meest voor de hand liggende oplossing is om de capaciteit van het verkeer vanuit Sint-Pieters-Leeuw te verhogen. IKEA stelt een deel van zijn terrein beschikbaar om de weg te verbreden. Het verkeer zou dan over twee rijstroken beschikken in plaats van één.

Een deel van dit verkeer volgt de Bergensesteenweg

plus longue distance avant le carrefour. Un plus grand nombre de voitures se dirigeant vers la ville pourraient donc franchir ce carrefour sur deux bandes. La situation à la hauteur d'Ikea s'en trouverait améliorée de manière passagère, cela ne fait aucun doute.

Toutefois, une partie de ce trafic emprunte ensuite la chaussée de Mons vers le centre de Bruxelles. Cet axe très fréquenté est parsemé de carrefours, qui constituent autant de points d'étranglement. Il ne sera pas possible d'augmenter la capacité de ces carrefours et il n'existe pas de site propre pour les bus. Cette solution qui demeure locale déplacera les files, actuellement localisées à un endroit où elles ne gênent pas les bus, vers des carrefours situés davantage en profondeur dans le tissu urbain, là où tout aménagement pour accroître la capacité du trafic, serait plus malaisé, voire impossible. La fluidité pour les bus en souffrirait également, ce qui aurait un impact négatif sur le choix modal.

Si elle est réalisée, l'augmentation de la capacité devra se faire de manière dosée. Il s'agira d'évaluer les conséquences en aval vers le centre ville. La Région flamande planche en ce moment sur un projet visant à prolonger le site bus sur la chaussée de Mons. Mon administration a obtenu récemment les plans d'exécution concrets de ce projet. Le parcours complet depuis Hal comportera à l'avenir une bande circulation pour les voitures et un site propre pour les bus. L'objectif de ce projet, outre une plus grande fluidité pour les bus, vise à améliorer la qualité de vie des noyaux d'habitation bordant cet axe.

Tant la Région flamande que la Région bruxelloise oeuvrent à l'amélioration de la qualité de vie de leurs habitants. Ce projet permettra de limiter plus en amont en Flandre le flot de véhicules circulant sur la chaussée de Mons. Le bus s'imposera de ce fait, comme un moyen de transport alternatif intéressant. Une mise en place plus rapide du réseau de bus RER pour ces déplacements aurait certainement une influence sur le choix modal et constituerait une solution plus structurelle au problème. La Région bruxelloise est favorable au développement de ce plan sur le territoire flamand, car il permettra de réduire les problèmes du trafic vers Bruxelles et notamment vers le centre-ville. Des concertations sont en cours avec la Région flamande dans le cadre de notre coopération.

echter verder naar het centrum van Brussel. Deze drukke as wordt om de haverklap onderbroken door kruispunten, waarvan de capaciteit niet kan worden uitgebreid. Er is hier ook geen aparte busbaan. De oplossing ter hoogte van IKEA zal het fileprobleem dus enkel verplaatsen en de bussen zullen opnieuw in de file belanden.

Het Vlaams Gewest pleit ervoor om de busbaan op de Bergensesteenweg te verlengen zodat die over het hele traject vanaf Halle loopt. Dat moet ervoor zorgen dat het busverkeer vlotter verloopt en bovendien zou het gunstig zijn voor de levenskwaliteit van de omwonenden.

Zowel het Vlaams als het Brussels Gewest wil de levenskwaliteit van hun bewoners verbeteren. Dit plan beperkt het aantal wagens dat vanuit Vlaanderen via de Bergensesteenweg het Brussels Gewest binnenrijdt. De bus wordt daardoor een interessant alternatief. Een meer structurele oplossing zou zijn om sneller het GEN-busnetwerk in werking te stellen. Brussel steunt dus het Vlaamse plan en pleegt overleg over de uitvoering.

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

M. Eric Tomas.- Je n'ai jamais remis en cause l'utilité ni de la bande bus, ni du tronçon de piste cyclable présent sur le territoire bruxellois mais pas flamand. Cependant, je dénonce la manière dont les feux de signalisation et les carrefours sont organisés, avec un premier signal sur une bande unique et un deuxième à un endroit où la chaussée est déjà élargie. À cet endroit, deux bandes permettent une double circulation, mais sur 80 mètres seulement. C'est ce qui bloque tout !

La proposition d'Ikea - il y aussi juste avant un centre de formation appartenant à la COCOF et à la VGC - suffirait à fluidifier le trafic, sans changer quoi que ce soit en termes de perméabilité du sol et sans toucher aux pistes cyclables.

Vous avez raison de dire, Mme la ministre, que cela ne changera rien au niveau de l'entrée dans la chaussée de Mons. Cependant, on constate à cet endroit que le trafic provenant de la périphérie s'éclate, certains prenant la direction du ring sud, d'autres celle du ring nord. Seule une partie très limitée du trafic poursuit son chemin sur la chaussée de Mons.

Je propose pour ma part d'améliorer la situation à un endroit où Ikea se rend compte aussi d'un problème. La possibilité existe de pratiquer cet élargissement juste avant un feu de signalisation, de façon à fluidifier la circulation sans toucher à la bande bus et à la priorité des vélos que je défends également.

Je vous demande cependant d'être attentive à des solutions purement techniques. L'aménagement tel qu'il existe n'a pas été bien pensé et il est possible de le corriger sans grande difficulté.

Par ailleurs, je dirais à Mme Delforge que je connais très bien les photos d'un bus rempli et d'une file de véhicules avec la même capacité, mais il ne s'agit pas ici uniquement de navetteurs. Ce sont aussi tous les utilisateurs des centres commerciaux à proximité, qui ne se déplacent pas nécessairement en transport en commun quand ils doivent acheter des objets encombrants. La photo qui pourrait être prise de la file qu'ils doivent faire pour rentrer en Région bruxelloise, à côté d'un bus articulé de De Lijn transportant à peine trois personnes, serait tout aussi impressionnante.

De voorzitter.- De heer Tomas heeft het woord.

De heer Eric Tomas (in het Frans).- *Ik heb nooit het nut van de busstrook of het fietspad in vraag gesteld, maar ik heb wel kritiek op de aanleg van het kruispunt en de werking van de verkeerslichten, die ertoe leiden dat het verkeer altijd strop zit.*

Het voorstel van IKEA zou volstaan om vlotter verkeer mogelijk te maken zonder dat er ruimte moet worden opgeofferd of dat men fietspaden moet afschaffen.

Mevrouw Grouwels, u zegt terecht dat het voorstel niets zal veranderen aan de verkeersstroom richting Brussel. Dat klopt, maar het is een verkeersknooppunt waar vooral verkeer uit de Rand toekomt dat hoofdzakelijk doorstromt naar de Ring.

De oplossing zou erin bestaan om de weg te verbreden voor de verkeerslichten. Zo kan het verkeer vlotter doorstromen zonder te raken aan de busstrook en het fietspad.

De huidige inrichting van het kruispunt deugt niet. Het is niet al te moeilijk om de situatie te verbeteren.

Mevrouw Delforge, ik weet best dat bussen veel meer passagiers vervoeren dan auto's. Het autoverkeer is echter niet enkel afkomstig van pendelaars. Er gaan ook veel mensen winkelen in de omgeving, en als je bijvoorbeeld meubelen hebt gekocht, kan je moeilijk met de bus naar huis.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'avais bien compris que vous ne remettez pas en cause la bande bus ni la piste cyclable. Mais se pose le danger d'attirer un plus grand nombre de véhicules vers le centre-ville, une crainte confirmée par les experts. Je suis néanmoins disposée à considérer toute bonne suggestion évitant cet inconvénient majeur et reste ouverte à un échange de vues.

M. Eric Tomas.- Malheureusement, l'administration reste sourde aux courriers envoyés par un simple député. Je suis toujours sans réponse de sa part. Pourrais-je recevoir les notes techniques dont vous disposez, afin de vous vous répondre directement par rapport à ces notes ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vous transmets ces notes, si possible.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "les résultats de l'étude européenne sur les transports publics de la FIA".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. EMIN ÖZKARA,

concernant "les prestations de la STIB selon une étude européenne".

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik had begrepen dat u de busstrook en het fietspad niet in vraag stelt. Een verbreding van de weg kan echter een aanzuigeffect hebben, volgens de experts. Ik ben bereid om alle voorstellen te overwegen die het probleem kunnen oplossen.*

De heer Eric Tomas (in het Frans).- *De administratie reageert helaas niet op mijn brieven. Kunt u me de technische informatie bezorgen?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dat zal ik proberen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de resultaten van het Europees onderzoek van de Internationale Automobielfederatie (FIA) over het openbaar vervoer".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA,

betreffende "de prestaties van de MIVB volgens een Europese studie".

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

M. Philippe Pivin.- Madame la ministre, une étude européenne a été réalisée par la Fédération internationale de l'automobile (FIA) concernant la qualité des transports en commun dans les villes et entre autres à Bruxelles. Elle a été effectuée dans 23 villes, durant le dernier trimestre 2009.

Si ces études sont à appréhender avec un juste recul, vous conviendrez qu'elles peuvent être un indicateur intéressant. Selon les informations reçues, il semble que les transports en commun bruxellois ne sont pas trop mal jugés sur l'information numérique délivrée dans les métros et trams et sur la délivrance des titres de transport. Cependant, un élément essentiel semble particulièrement mauvais, à savoir la connexion du réseau bruxellois avec la périphérie de notre Région.

Depuis quelques semaines, nous entendons beaucoup de commentaires et de critiques sur la gouvernance et l'organisation internes et institutionnelles de notre Région. Ceux-ci émanent principalement de représentants politiques de la Région flamande. Il est exact que l'organisation et la structuration bruxelloise sont complexes et manquent parfois d'une coordination efficace, comme par exemple dans le cadre des missions de sécurité publique.

Je pense cependant que la démarche de stigmatisation et de dévalorisation utilisée n'est pas la bonne et va d'ailleurs dans le sens opposé des propos de notre nouveau Premier ministre, qui en appelle à un fédéralisme de coopération. Pour coopérer, il est nécessaire d'avoir confiance et cela ne peut se réaliser sans la considération mutuelle et le respect des spécificités de chacun.

Je vous indique cela car cette étude européenne sur la mobilité pointe en effet une défaillance importante à ce niveau. J'ose penser que s'il existe un manque de liens et de connexions entre le réseau bruxellois de transports en commun et sa périphérie, c'est une conséquence de la régionalisation des politiques de Mobilité et des Transports publics. Cette régionalisation ne date pas d'aujourd'hui, ni même d'hier, et dès lors une coordination et une coopération entre Régions me paraissent nécessaires et urgentes.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Een Europees onderzoek van de Internationale Automobielfederatie (FIA) ging de kwaliteit van het openbaar vervoer in 23 grootsteden na, waaronder Brussel. De studie werd uitgevoerd in het laatste trimester van 2009.*

Op het vlak van de digitale informatie in metro's en trams en van de verdeling van vervoersbewijzen scoort de MIVB niet slecht. Een groot probleem echter blijkt de aansluiting van het MIVB-netwerk op het openbaar vervoer in de Rand.

Vele Vlaamse politici uitten de laatste weken kritiek op de complexiteit van de Brusselse beleidsorganen en het gebrek aan coördinatie tussen die organen op het vlak van veiligheid.

Deze stigmatiserende houding is allesbehalve constructief en druist in tegen de oproep van de nieuwe premier voor een vorm van samenwerkingsfederalisme. Zonder wederzijds vertrouwen en respect is samenwerking onmogelijk.

Dat het Brussels openbaar vervoer slecht aansluit op dat van de Rand, heeft wellicht te maken met de regionalisering van de bevoegdheden Mobiliteit en Openbaar Vervoer. Aangezien die regionalisering al een paar jaar geleden is doorgevoerd, is het nu dringend tijd voor coördinatie en samenwerking tussen de gewesten.

De studie wijst uit dat het bestaande overleg niet volstaat om de netten voldoende op elkaar te laten aansluiten en om duidelijk over de aansluitingen te informeren.

Vindt u dat de resultaten van de studie van de FIA met de werkelijkheid overeenstemmen? Hebt u samen met de ministers van de andere gewesten een planning opgesteld om voor de noodzakelijke beleidscoördinatie te zorgen?

Je sais que des initiatives existent, mais l'étude démontre qu'il est essentiel de faciliter les connexions entre les réseaux de transports en commun flamands et wallons avec le réseau bruxellois et d'informer clairement et précisément sur ces connexions.

Mme la ministre, pourriez-vous m'indiquer si vous considérez que les résultats de cette étude de la FIA sont réalistes et correspondent à la réalité de terrain ? Un calendrier de travail a-t-il été défini entre vous et les autres ministres de la Mobilité et des Transports de notre pays afin d'assurer la nécessaire coordination de ces politiques sans frontières ni linguistique ni réellement régionale ?

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

M. Emin Özkara.- La Fédération internationale de l'automobile, représentée en Belgique par Touring, a effectué une étude concernant les transports publics dans 23 villes européennes dont Bruxelles, entre le 24 octobre et le 11 décembre 2009.

Selon cette étude, la Société des transports publics bruxellois obtient un bon score dans plusieurs domaines : tarification, disponibilité des tickets, information numérique, site web avec un plan des trajets, et facilités pour cyclistes aux différents arrêts. Les experts de cette étude ont également apprécié le personnel multilingue de la société des transports bruxellois.

L'enquête pointe également le fait que la moitié des arrêts est difficilement accessible. Les schémas de temps sur les sites ne sont pas agréables à utiliser et peu flexibles.

Cette même étude souligne que si Bruxelles souhaite se présenter comme capitale de l'Europe, il est nécessaire d'atteindre un bon résultat, au moins à la hauteur de Copenhague ou Cologne.

D'une part, quelles sont les initiatives spécifiques envisagées au sein de la Société publique des transports bruxellois pour améliorer la rapidité des connexions avec la périphérie de la Région de Bruxelles-Capitale ?

D'autre part, quelles sont les mesures préconisées pour améliorer l'accessibilité des arrêts, en particulier pour les personnes à mobilité réduite ?

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

De heer Emin Özkara (in het Frans).- Er werd een onderzoek gevoerd naar het openbaar vervoer in 23 Europese steden, waaronder Brussel.

Daaruit blijkt dat de MIVB goed scoort op het gebied van tarieven, digitale informatie, de website enzovoort. Ook de meertaligheid van het personeel wordt geprezen.

Uit het onderzoek blijkt echter dat de helft van de haltes moeilijk toegankelijk is. De uurregeling is niet gebruiksvriendelijk.

Volgens de studie zou Brussel als Europese hoofdstad beter moeten presteren en een niveau als dat van Kopenhagen of Keulen moeten halen.

Welke maatregelen neemt de MIVB om de aansluitingen met de Rand te verbeteren en om de toegankelijkheid van de haltes te verbeteren, vooral voor personen met een beperkte mobiliteit?

Zal de MIVB de aanbevelingen van de studie benutten om de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren?

Par ailleurs, la STIB envisage-t-elle d'utiliser les recommandations de cette étude pour améliorer l'attractivité et l'accessibilité des transports publics à Bruxelles ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'étude européenne en question a été réalisée par la Fédération internationale de l'automobile, représentée en Belgique par Touring, dont l'objet principal n'est pas, vous vous en doutez, la promotion des transports publics. C'est pourquoi je pense qu'il faut prendre les résultats de cette étude avec une certaine circonspection.

Je voudrais aussi éviter que l'on fasse un amalgame. L'étude concerne les transports publics à Bruxelles, en général, et non spécifiquement la STIB. Or Bruxelles est, à ce niveau, une ville particulièrement complexe où coexistent quatre sociétés de transport public différentes. Ce qui la distingue aussi d'autres villes citées dans l'étude.

Après ces remarques préliminaires, j'en viens à l'analyse des résultats proprement dits. Je constate que Bruxelles se situe partout dans la moyenne, sans pic ni vers le haut ni vers le bas. Elle se classe mieux que Londres ou Madrid, par exemple. Nous avons l'habitude de comparer Bruxelles à Amsterdam, une ville similaire en termes de nombre d'habitants et de type de réseau puisque métro, tram et bus y coexistent également. Amsterdam est pourtant nettement moins bien classée que Bruxelles.

La STIB, seule société de transport public dont je suis ministre de tutelle, n'a évidemment pas attendu les recommandations de cette étude pour prendre des mesures permettant d'augmenter l'attractivité de son réseau.

A ce propos, je vous rappelle que le contrat de gestion 2007-2011 qui lie la STIB et la Région mentionne spécifiquement dans les objectifs communs, l'amélioration de l'attractivité de l'offre des transports publics bruxellois, que ce soit au niveau de la vitesse commerciale, des fréquences, de la qualité de service, de l'intermodalité, de l'accessibilité de tous les usagers, de la tarification attractive, ou de l'offre nocturne et de la sécurité. La STIB vient par ailleurs de créer un nouveau

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De studie werd uitgevoerd door de Internationale Automobelfederatie. Ik denk dan ook dat je de resultaten met een korreltje zout moet nemen.

De studie gaat over al het openbaar vervoer in Brussel en niet enkel over de MIVB. Zoals u weet, zijn ook De Lijn en de TEC hier aanwezig, wat de zaken bemoeilijkt.

Brussel scoort gemiddeld in vergelijking met andere steden en doet het bijvoorbeeld beter dan Londen of Madrid. Amsterdam, een stad van vergelijkbare omvang, scoort aanzienlijk slechter.

Ik ben enkel bevoegd voor de MIVB, die niet op de studie heeft gewacht om maatregelen te treffen.

Het beheerscontract voor de periode 2007-2011 bevat specifieke doelstellingen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. De MIVB heeft een nieuwe afdeling opgericht die als opdracht heeft om de reizigers te begeleiden van hun vertrekpunt tot hun bestemming en nog beter tegemoet te komen aan hun behoeften.

Projecten als de aanleg van een tramlijn op de Leopold III-laan of de verlenging van tramlijn 94 zullen de verbindingen met de Rand nog verbeteren.

Voor de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit heeft de MIVB een geïntegreerde strategie 2008-2012 uitgewerkt, conform artikel 26 van het beheerscontract.

Over de informatie aan de reizigers in real time, heb ik op 16 december 2009 geantwoord op een mondelinge vraag van de heer Van Goidsenhoven en vandaag in het kader van mijn antwoord over het Googleproject.

Mijn Vlaamse collega minister Crevits en ik hebben begin februari het startsein gegeven van het

département nommé "parcours clients", dont l'objectif est d'accompagner les voyageurs du début à la fin de leur parcours, afin de répondre au mieux à leurs besoins.

Plus spécifiquement, des projets tels que l'aménagement d'une ligne de tram sur le boulevard Léopold III ou le prolongement de la ligne de tram 94 participent à l'amélioration des connexions vers la périphérie.

Quant à l'accessibilité des arrêts pour les personnes à mobilité réduite, elle fait partie intégrante de la "Stratégie intégrée PMR 2008-2012", que la STIB a élaborée conformément à l'article 26 du contrat de gestion.

Au niveau de l'information des voyageurs en temps réel, j'ai développé les initiatives de la STIB en la matière lors de la séance du 16 décembre dernier, à l'occasion d'une question orale de M. Van Goidsenhoven. J'ai aussi déjà répondu à cette préoccupation aujourd'hui, dans ma réponse sur le projet Google, qui démontre que la STIB n'est pas en reste en matière d'utilisation des nouvelles technologies au bénéfice de ses clients.

Enfin, en ce qui concerne la coordination des politiques en matière de transport public, mon homologue flamande, Hilde Crevits, et moi-même avons, début février, donné le coup d'envoi de la concertation ministérielle Flandre-Bruxelles sur la mobilité interrégionale. L'objectif de cette concertation est de développer une vision intégrée entre la Région bruxelloise et la Région flamande en matière de mobilité.

De nombreux projets sont d'ores et déjà programmés, dont l'un traite de la collaboration entre la STIB et De Lijn. Il prévoit la mise sur pied d'un groupe de travail interministériel pour l'amélioration de l'offre de transport interrégional entre la Flandre et Bruxelles. Celui-ci doit se pencher sur l'harmonisation de l'offre de transport interrégional, la réalisation d'infrastructures supplémentaires - comme des extensions de tram -, l'intégration tarifaire, l'amélioration de l'information à la clientèle et l'échange de données. La première concertation a eu lieu il y a une semaine.

Il va de soi qu'outre la STIB et De Lijn, d'autres sociétés comme les TEC et la SNCB pourront être

ministeriële overleg over de intergewestelijke mobiliteit. Wij streven naar een geïntegreerde visie op mobiliteit.

Er staan heel wat projecten op het programma, onder meer een samenwerking tussen de MIVB en De Lijn om het aanbod van het intergewestelijke openbaar vervoer te verbeteren. Daarvoor moeten het aanbod en de tarieven worden geharmoniseerd, nieuwe infrastructuur aangelegd, gegevens uitgewisseld en de reizigers beter geïnformeerd.

Ook de TEC en de NMBS kunnen daarbij worden betrokken. De integratie van de nieuwe nachtlijn 620 van De Lijn in het intergewestelijke aanbod staat al op de agenda. Beide maatschappijen zullen deze lijn promoten en op hun kaarten aangeven.

impliquées. L'agenda de ce groupe de travail prévoit déjà l'intégration de la nouvelle ligne de nuit 620 de De Lijn dans l'offre interrégionale existante. Cette possibilité sera reprise autant au niveau des cartes de la STIB que de celles de De Lijn et la publicité pour cette ligne de nuit sera également assurée par les deux entreprises concernées.

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

M. Philippe Pivin.- Vous parlez de coordination avec le nord, mais qu'en est-il du sud ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La première préoccupation était évidemment le Brabant flamand, qui est tout proche. Puisque bon nombre de leurs lignes entrent à Bruxelles, nous avons beaucoup de contacts avec De Lijn-Vlaams Brabant pour connaître leurs initiatives et voir comment on peut s'accorder et mieux travailler ensemble. Le Brabant wallon n'est pas loin non plus, nous avons des contacts avec les TEC et nous voulons effectuer ces démarches. La première priorité était ce qui touchait vraiment aux frontières de notre Région, mais nous n'allons pas nous arrêter là.

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

M. Emin Özkara.- Je remercie la ministre pour ses réponses.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "les horaires blancs dits horaires
'vacances scolaires' à la STIB".

M. le président.- La parole est à Mme de Groote.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Is er ook coördinatie met Wallonië?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *We kijken in de eerste plaats naar de verbindingen met Vlaams-Brabant. We onderhouden intensieve contacten met De Lijn - Vlaams-Brabant omdat die heel wat buslijnen heeft in het Brussels Gewest. Aangezien Waals-Brabant evenmin ver weg is, leggen we ook contacten met de TEC. We leggen echter de nadruk op de onmiddellijke periferie van Brussel.*

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (in het Frans).- *Ik dank u voor uw antwoord.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

betreffende "de 'witte dienstregeling' of de dienstregeling tijdens schoolvakanties van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mme Julie de Groote.- Après une croissance du nombre de voyages de 7 à 10% ces dernières années, la STIB, en 2008, a assuré 286 millions de voyages. Comme elle le signale sur son site internet, cela représente une augmentation de 3,2% par rapport à l'année précédente et 9 millions de voyageurs supplémentaires.

En 2009, c'est un peu moins bien puisqu'on augmente, certes, mais "seulement" de 1,57% , passant à 290 millions de trajets.

Si on voit le verre à moitié vide, on peut se dire que les objectifs 2009 du contrat de gestion n'ont pas été atteints. Mais cela n'empêche pas la direction de continuer à viser les 320 millions de voyages en 2011, à savoir, un accroissement important de la fréquentation de ses lignes. Si je dis cela, c'est pour rappeler la déclaration de politique régionale du gouvernement, qui précise que l'amélioration des fréquences, de la régularité et de la vitesse commerciale de la STIB est indispensable.

Si l'on est un voyageur régulier, on peut constater durant les vacances scolaires que les transports en commun sont particulièrement saturés sur les lignes principales. Au point, de plus en plus souvent, durant les heures de pointe, de ne plus pouvoir embarquer le nombre de passagers attendant sur le quai ou le trottoir. Ce constat a tendance à irriter les voyageurs qui s'attendent à au moins pouvoir entrer dans le bus qu'ils doivent emprunter. La question semble être moins problématique sur les lignes de métro.

En 2006, votre prédécesseur avait répondu à une question parlementaire de Céline Delforge sur ce même sujet en disant que : "Ce problème a effectivement été abordé avec la STIB. Afin d'améliorer la situation, et tout en respectant le cadre du contrat de gestion actuel, la STIB a inclus un horaire "blanc" relatif aux vacances scolaires. Par ailleurs, le prochain contrat de gestion prévoit de remédier au problème en renforçant les offres de transport en commun en période d'été." Je n'apprends que maintenant que Mme Maes vous avait également interrogée à ce sujet. Je ne l'avais pas vu sur le site internet du parlement bruxellois. Si je l'avais su, je l'aurais citée.

Ma question, Mme la ministre, est particulièrement concrète. Considérez-vous que l'offre durant les vacances scolaires continue d'être en adéquation

Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).- In 2008 vervoerde de MIVB 286 miljoen klanten. Dit is 9 miljoen ritten of 3,2% meer dan het jaar voordien. In 2009 steeg het aantal ritten met 1,57% tot 290 miljoen.

Wie pessimistisch is, zal zeggen dat de doelstellingen van het beheerscontract niet werden gehaald. De directie streeft evenwel nog steeds naar 320 miljoen verplaatsingen in 2011. In het regeerakkoord staat duidelijk dat de frequentie, de regelmaat en de reissnelheid van het openbaar vervoer moeten verbeteren.

Tijdens de schoolvakanties zit het openbaar vervoer vaak overvol. Dikwijls moeten er tijdens het spitsuur mensen aan de halte blijven staan omdat niet iedereen in de bus geraakt. Op de metro is de situatie niet zo problematisch.

Uw voorganger zei in 2006 dat de MIVB nu ook de uurregeling voor de schoolvakanties uithangt aan de haltes en dat het de bedoeling is om het aanbod tijdens de zomermaanden uit te breiden. Blijkbaar heeft mevrouw Maes u ook al ondervraagd over dit onderwerp.

Denkt u dat het aanbod van openbaar vervoer tijdens de zomermaanden voldoet aan de behoeften van de bevolking, pendelaars en toeristen? Verdient de kwestie geen prioritaire aandacht? Welke methode gebruik de MIVB om het aanbod beter af te stemmen op de vraag? Vindt u het normaal dat er andere uurregelingen gelden tijdens de schoolvakanties?

avec les besoins des Bruxellois, des navetteurs et des personnes de passage ? Ceci ne doit-il pas être une priorité ? Quelle est la méthode utilisée par la STIB pour affiner son offre en adéquation avec la demande sur ses lignes ? Considérez-vous que les horaires de vacances scolaires, à l'exception des horaires d'été, sont encore justifiés dans une ville comme Bruxelles qui abrite tant de travailleurs qui ne sont pas forcément tenus aux calendriers scolaires ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Chaque année, les fréquences des lignes sont adaptées à la baisse durant les vacances scolaires. Ceci vise à tenir compte de l'évolution des rythmes socio-économiques de la Région, où l'on constate une baisse significative de la demande de transport à ce moment. Pour calibrer au mieux l'offre par rapport à la demande réelle, la STIB effectue en permanence des comptages sur le réseau.

Ces mesures sur le terrain indiquent que la demande diminue clairement durant les petites vacances scolaires telles que les périodes de Carnaval, de Pâques ou de Toussaint. Il faut cependant remarquer que, malgré une diminution moyenne de 10% des fréquences durant ces périodes, le taux d'occupation des véhicules ne s'en trouve pas plus élevé.

En outre, les adaptations de fréquence lors des petites vacances scolaires ne se font pas de manière uniforme sur l'ensemble des lignes. Les lignes intensivement fréquentées par les écoliers connaissent des adaptations de fréquences substantielles. À l'inverse, certaines lignes rencontrant des besoins spécifiques comme les lignes 12 (Airport Line), 69 (quartier Reine Élisabeth) et 72 (ADEPS) font l'objet d'une attention soignée et connaissent une baisse moins importante de leurs fréquences.

Enfin, j'attire particulièrement votre attention sur les implications budgétaires des modifications d'horaires. En effet, maintenir des fréquences plus élevées que ce qui se pratique actuellement aurait un impact budgétaire non négligeable, qui n'est aujourd'hui prévu ni au budget de la Région ni dans le contrat de gestion de la STIB. Ainsi, le surcoût d'exploitation entre l'application de l'horaire d'hiver

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Tijdens de schoolvakanties daalt het aanbod van openbaar vervoer omdat ook de vraag dan afneemt. Het is de bedoeling dat het openbaar vervoer het sociaaleconomische ritme van de stad volgt. De MIVB volgt voortdurend het aantal reizigers om het aanbod goed af te stellen op de vraag.*

Uit de gegevens blijkt dat de vraag beduidend kleiner is in de korte schoolvakanties. Ondanks een gemiddelde daling van 10% van de frequentie stijgt het aantal reizigers per voertuig amper.

Bovendien wordt de verlaging van de frequentie niet op alle lijnen eenvormig toegepast. Vooral op lijnen die veel door schoolgaande kinderen worden gebruikt, daalt de frequentie. Op andere lijnen gebeurt dat veel minder omdat ze net in de vakantieperiode vaker worden gebruikt: lijn 12 (naar de luchthaven), lijn 69 (wijk Koningin Elisabeth) en lijn 72 (ADEPS).

Als de MIVB het hele jaar lang de drukste frequentie aanhield, zou dat budgettaire gevolgen hebben die niet in de gewestbegroting of in het beheerscontract van de MIVB zijn opgenomen. Het budgettaire verschil tussen de winterdienstregeling (gele periode) en de dienstregeling tijdens de korte schoolvakanties (witte periode) bedraagt maar liefst 1,1 miljoen euro per week. Als de winterdienstregeling het hele jaar van toepassing was, zou er een bijkomende dotaatie van 10 miljoen euro nodig zijn. Dat is ondenkbaar.

(horaire jaune) et de l'horaire de petites vacances scolaires (horaire blanc) s'élève à 1,1 million d'euros par semaine. Dès lors, la généralisation des fréquences de l'horaire jaune aux neuf semaines de l'année où l'horaire blanc est d'application impliquerait une dotation annuelle complémentaire de 10 millions d'euros, ce qui ne peut être envisagé dans le contexte budgétaire actuel.

M. le président.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote.- Si vous ne voulez pas que Mmes Delforge et Maes continuent à vous interpeller, il serait intéressant que vous donniez des chiffres de comptage plus précis, notamment afin que nous nous fassions une meilleure idée de la baisse significative dont il est question.

On se dit qu'en période de vacances scolaires, la vitesse commerciale est améliorée - c'est du reste l'un des objectifs de la déclaration gouvernementale -, puisqu'il y a moins de voitures, et donc qu'on arrive un peu plus rapidement au travail en transports en commun. Mais il ne faut pas que les gens qui se rendent à leur travail doivent, par exemple, attendre leur bus deux fois plus longtemps. Il faut aussi répondre à cette demande. À mon avis, la seule réponse audible est la réponse budgétaire, et encore. Il est vrai que 10 millions c'est une somme! Dans trois mois et un jour, il faudra pouvoir argumenter de manière plus détaillée et confronter ces 10 millions supplémentaires par rapport aux objectifs de vitesse commerciale et d'agrément des voyageurs que nous partageons.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous essayerons de donner davantage de précisions sur les chiffres et le taux d'occupation, afin de démontrer qu'il y a une diminution assez importante. Nous le ferons peut-être sur quelques grands axes où il y a de nombreuses écoles et où il y a davantage de différences.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. RENÉ COPPENS

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA

De voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).- *Om een beter idee te krijgen van de daling van de vraag, zou u preciezere cijfers moeten geven.*

Tijdens de schoolvakanties zou de commerciële snelheid hoger liggen omdat er dan minder wagens op de baan zijn. Dat heeft echter weinig betekenis als de mensen dubbel zo lang op hun bus moeten wachten. Inderdaad, 10 miljoen euro is veel geld. Binnen drie maanden zullen we diepgaander kunnen evalueren of die uitgave opweegt tegen de doelstellingen inzake reissnelheid en reizigerscomfort.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Wij zullen preciezere cijfers geven en aantonen dat er inderdaad een aanzienlijke daling is van de bezettingsgraad. We kunnen dit controleren op enkele grote verkeersassen waar veel scholen zijn, aangezien de verschillen daar uitgesprokener zijn.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RENÉ COPPENS

AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE

**RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

concernant "la concertation entre les gouvernements flamand et bruxellois sur l'élargissement du ring de Bruxelles".

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

M. René Coppens (en néerlandais).- *Près de 164.000 voitures empruntent quotidiennement le ring de Bruxelles, qui est souvent embouteillé, ce qui cause un trafic automobile accru dans la ville ainsi que, selon le VOKA, des pertes au niveau économique.*

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

Avant l'été 2008, l'administration flamande a fait savoir qu'elle avait des projets concrets pour élargir le ring en augmentant son nombre de bandes. Selon une étude de Stratec, cet élargissement diminuerait le trafic automobile dans la ville. En outre, selon BECI et l'UNIZO, cet élargissement est nécessaire à la croissance de l'économie belge.

Le chômage et le nombre de faillites sont élevés à Bruxelles, et nous devons tout mettre en oeuvre pour prévenir des pertes d'emploi supplémentaires. L'élargissement du ring concerne donc également le gouvernement bruxellois. Il est primordial que tous les pouvoirs publics soient impliqués dans ce projet.

Fin janvier, le secrétaire d'État bruxellois à la Mobilité a annoncé dans la presse qu'il souhaitait participer davantage dans le dossier sur le ring. Il déclarait, en outre, être opposé à tout élargissement du ring. Le 27 janvier 2010, la ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics répondait au parlement flamand qu'elle menait une concertation quasi permanente avec Bruxelles.

Selon la presse, début février, le coup d'envoi de la concertation interrégionale en matière de mobilité aurait été donné. Mme Crevits et vous-même auriez décidé de faire établir un rapport d'incidences environnementales conjoint pour le réaménagement de l'embranchement de l'E40 vers

**BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

betreffende "het overleg tussen de Vlaamse en Brusselse regering over de verbreding van de Brusselse Ring".

De voorzitter.- De heer Coppens heeft het woord.

De heer René Coppens.- Dagelijks gebruiken ongeveer 164.000 auto's de Brusselse Ring. Al wie zich met de wagen naar of voorbij onze hoofdstad moet verplaatsen, weet met welk fileleed dat gepaard gaat. Ruim vijf jaar geleden nam de Vlaamse regering daarom de principiële beslissing om de Brusselse Ring aan te passen en net voor het zomerreces in 2008 maakte de Vlaamse administratie bekend dat ze concrete plannen had om de Ring rond Brussel te verbreden met een aantal rijstroken.

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

Een studie van Stratec toont aan dat het verbreden van de Ring voor minder autoverkeer zal zorgen in de hoofdstad en bijgevolg zal leiden tot een gedeeltelijke ontlasting van het stedelijk verkeer. Aangezien de Ring verzadigd is, rijdt veel autoverkeer nu immers dwars door de stad.

Verder stelt het BECI (Brussels Enterprises Commerce and Industry) dat de uitbreiding van de Brusselse Ring ook nodig is voor de groei van de Belgische economie. Ook UNIZO (Unie van Zelfstandige Ondernemers) deelt dit standpunt en VOKA maakte recent bekend dat steeds meer files op en rond de Ring een rechtstreekse economische schade van ongeveer 207 miljoen euro per jaar veroorzaken, of het equivalent van 4.500 gemiddelde Belgische jobs.

De werkloosheid in het Brussels Gewest ligt hoog, net als het aantal faillissementen, en we moeten dus alles in het werk stellen om meer Brusselse werklozen aan het werk te krijgen en om bijkomend jobverlies te voorkomen.

De Ring is een Vlaamse slagader voor het verkeer en pompt elke dag vitale zuurstof in de economie van Brussel en van de Rand. Toch is de Ring ook een onmisbaar deel van de Brusselse

Gand à l'A12 et à l'E19 vers Anvers.

Il y aurait par ailleurs une gestion commune du trafic sur le ring par la Flandre et Bruxelles. Des panneaux de signalisation dynamiques donnant les informations en temps réel devraient améliorer la sécurité et la fluidité du trafic.

Pour l'Open VLD, le réaménagement du ring s'intègre dans un plan global de mobilité pour Bruxelles et la périphérie, lequel étudiera comment harmoniser les services de la STIB et de De Lijn, ainsi que les réseaux de pistes cyclables flamands et bruxellois. Il examinera également le rôle du canal dans l'amélioration de la mobilité dans et autour de Bruxelles.

Quel point de vue avez-vous défendu lors des concertations avec votre collègue flamande ? Quels groupes de travail ont-ils été créés dans le cadre de la concertation interrégionale sur la mobilité ? Combien y a-t-il déjà eu de réunions et combien sont-elles prévues ? Quel est l'échéancier des groupes de travail ?

Les administrations locales et les autres acteurs régionaux ont-ils été impliqués dans la concertation ? A-t-on clairement communiqué avec eux ? Quel est l'échéancier pour l'élargissement du ring de Bruxelles ?

bloedsomloop. De verbreding van de Ring is dus niet enkel een aangelegenheid van de Vlaamse regering, maar ook van de Brusselse regering. Het is van groot belang dat alle overheden bij dit project worden betrokken.

Eind januari verkondigde Brussels staatssecretaris voor Mobiliteit Bruno De Lille in de pers dat Brussel meer inspraak wenste in het Ringdossier. Hij verklaarde daarbij ook tegen elke uitbreiding van de Brusselse Ring te zijn. De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, mevrouw Crevits, antwoordde op 27 januari 2010 in het Vlaams Parlement dat ze 'bijna permanent overleg' voert met Brussel.

Begin februari 2010 meldde de pers dat het startschot werd gegeven voor het interregionale mobiliteitsoverleg. Zo zouden de Vlaamse en Brusselse ministers van Mobiliteit, mevrouw Crevits en uzelf, besloten hebben om een gezamenlijk Vlaams-Brussels milieueffectenrapport te laten opstellen voor de heraanleg van de Ring van aan de E40 naar Gent tot aan de A12 en verder naar de E19 richting Antwerpen.

Verder zou er een gezamenlijk Vlaams-Brussels dynamische verkeersmanagement voor de Ring rond Brussel komen. Dankzij dynamische verkeersborden met up-to-date verkeersinformatie moeten de veiligheid en de doorstroming van het verkeer aanzienlijk verbeteren.

Volgens de Open VLD-fractie past de herinrichting van de Ring in een globaal mobiliteitsplan voor Brussel en de Rand. Zo zal worden onderzocht hoe de vervoersmaatschappijen De Lijn en MIVB hun diensten op elkaar kunnen afstemmen en hoe het Vlaams fietsroutenetwerk kan worden afgestemd op de Brusselse gewestelijke fietsroutes. Tot slot zal ook onderzocht worden welke rol het zeekanaal Willebroek-Brussel kan spelen in een betere mobiliteit in en rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Welk standpunt omtrent de verbreding van de Brusselse Ring heeft minister Grouwels verdedigd tijdens het overleg met haar Vlaamse collega? Welke werkgroepen werden in het kader van dit interregionaal mobiliteitsoverleg opgericht? Hoeveel vergaderingen hebben reeds plaatsgevonden en worden er gepland in de toekomst? Wat is de termijnplanning van de

werkgroepen?

Worden de lokale besturen en andere regionale actoren betrokken bij het mobiliteitsoverleg? Wordt met deze actoren duidelijk gecommuniceerd? Wat is de termijnplanning voor de verbreding van de Ring rond Brussel?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le ring est un instrument essentiel du développement socio-économique de la Région. Sa réorganisation s'impose pour améliorer sa sécurité, faciliter sa gestion et le rendre plus lisible pour les utilisateurs. Cela ne signifie pas pour autant qu'il faut augmenter sa capacité. Opérer une distinction entre bandes centrales pour les véhicules ne s'arrêtant pas à Bruxelles et bandes parallèles pour le trafic local est une bonne option. Le réseau routier local doit être décongestionné et il convient de garantir l'accessibilité de la Région pour tous les moyens de transport, en particulier les transports en commun. Le projet doit également tenir compte des exigences environnementales.*

Le comité ministériel Bruxelles-Flandre cherche à développer une politique intégrée en matière de projets de mobilité interrégionale. Les groupes de travail permanents suivants ont été créés : "collaboration opérateurs de transports publics", "ring", "réseaux cyclables", "gestion dynamique du trafic", "voies" et "transport fluvial". Ils doivent se réunir tous les deux mois. Les trois premiers groupes de travail se sont déjà réunis en février et mars.

Selon les thèmes, il y aura une concertation avec les administrations locales et les acteurs régionaux reconnus. En cas d'accident sur le ring, les itinéraires alternatifs doivent par exemple être déterminés en concertation avec la Région, mais également avec les communes.

La phase initiale d'une étude plan MER pour la section "Zaventem" du ring, entre la E19 et la E40, est en cours. La Région aurait préféré une étude sur toute de la partie dont l'aménagement est souhaité. Pour les autres sections de la partie nord du ring, (E40-A12 et A12-E19), les études préparatoires sont encore en cours. Le projet se développera au cours des prochaines années. Vu la

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De Ring is essentieel als instrument voor de sociaal-economische ontwikkeling van het gewest. Een reorganisatie dringt zich op om de Ring verkeersveiliger te maken, beter beheersbaar en leesbaar voor de gebruiker. Dat betekent echter niet dat de capaciteit zomaar verhoogd moet worden. Het is een goede optie om een onderscheid te maken tussen centrale rijstroken voor het doorgaand verkeer en parallelstroken voor het plaatselijk verkeer. Het onderliggende wegennet moet ontlast worden en de toegankelijkheid met alle modi en in het bijzonder met het gewestelijk openbaar vervoer, dient gewaarborgd te worden. Het project moet ook rekening houden met de vereisten inzake leefmilieu. Deze elementen kwamen ook aan bod in de discussie met het Vlaams Gewest.

Het ministerieel comité Brussel-Vlaanderen beoogt de ontwikkeling van een geïntegreerd beleid rond interregionale mobiliteitsprojecten. De volgende permanente werkgroepen werden opgericht: een interministeriële werkgroep "samenwerking openbaar vervoeroperatoren", een werkgroep "Ring", een werkgroep "fietsnetwerken", een werkgroep "dynamisch verkeersbeheer", een werkgroep "wegen", en een werkgroep "vervoer te water". Het is de bedoeling dat zij in de toekomst om de twee maanden samenkommen. De eerste drie werkgroepen kwamen reeds samen in februari en maart.

Afhankelijk van de thema's zal er ook overleg met de lokale besturen en erkende regionale actoren worden georganiseerd, bijvoorbeeld inzake de calamiteitenroutes. Dat zijn routes die kunnen worden gebruikt wanneer er bijvoorbeeld een ongeval is gebeurd op de Ring. Daarover moet in de eerste plaats worden overlegd met het gewest, maar ook overleg met de gemeenten is

complexité du dossier, il n'est pas encore possible de présenter un planning concret.

Pour l'étude plan MER, nous avons insisté sur la nécessité de tenir compte de l'impact de nos efforts en matière d'extension des transports en commun, d'aménagement de pistes cyclables, etc.

noodzakelijk.

Momenteel wordt er een Plan-MERstudie uitgevoerd voor het vak 'Zaventem' van de Ring, dat zich situeert tussen de E19 en de E40. Deze studie bevindt zich in de beginfase.

Het gewest had liever een studie gezien over het volledige gedeelte van de Ring dat men wil aanpassen, maar het Vlaams Gewest heeft ervoor gekozen om te beginnen met het vak "Zaventem". Voor de overige vakken van het noordelijk deel van de Ring (E40-A12 en A12-E19) lopen de voorbereidende studies nog steeds. De volgende jaren zal het project zich verder ontwikkelen. Gezien de complexiteit van het dossier is het momenteel niet mogelijk reeds een concrete planning naar voren te schuiven.

Voor het eerste stuk van die studie hebben wij duidelijk onze inbreng kunnen doen. Wij hebben erop aangedrongen dat er rekening zou worden gehouden met de impact van onze inspanningen inzake de uitbreiding van het openbaar vervoer, de aanleg van fietspaden, enzovoort. Het is belangrijk dat deze worden opgenomen in de basisgegevens van de Plan-MERstudie.

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

M. René Coppens (en néerlandais).- *J'estime comme vous que l'éventuel agrandissement du ring ne peut être illimité et qu'un traitement global de la question s'impose. Outre d'éventuelles adaptations de l'infrastructure, nous devons poursuivre nos efforts au bénéfice des transports en commun et des usagers faibles.*

J'espère qu'à moyen terme, les décideurs bruxellois et flamands pourront prendre ensemble les bonnes décisions pour faire cesser les embouteillages. C'est également urgent d'un point de vue économique.

- *L'incident est clos.*

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

De heer René Coppens.- Ik ben het met u eens dat de eventuele verbreding van de Ring niet ongelimiteerd mag plaatsvinden. Een globale aanpak is en blijft nodig. Naast eventuele infrastructurele aanpassingen moeten wij onze inspanningen ten voordele van het openbaar vervoer en de zwakke weggebruikers voortzetten.

Met mijn vraag heb ik dit dossier een constructief zetje willen geven. Ik hoop dat de Brusselse en de Vlaamse beleidsmakers samen op middellange termijn de juiste beslissingen zullen nemen, want de fileknoop doorhakken is een dringende zaak, ook vanuit economisch oogpunt.

- *Het incident is gesloten.*

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 "l'état d'avancement dans le dossier du réaménagement de la porte de Ninove".

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Le gouvernement a-t-il remis des avis à Beliris à propos du réaménagement de la porte de Ninove ? Quelle en est la teneur ? Dans quelle mesure le masterplan provisoire de votre prédécesseur doit-il être adapté ?*

Avez-vous effectué la demande de permis d'urbanisme que vous aviez repoussée à début 2010 afin d'effectuer des adaptations au projet ? Si non, quand le ferez-vous ?

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

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Avant de demander un permis d'urbanisme pour le réaménagement de la porte de Ninove, le SPF Mobilité et Transport a souhaité, en date du 4 mai 2009, vérifier si les options générales du projet élaboré par les bureaux Arcadis et Buur étaient approuvées par le gouvernement régional. Le gouvernement ne s'était pas prononcé parce qu'il n'était pas parvenu à un consensus.*

Le dossier a dès lors été transmis au gouvernement

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 stand van zaken in het dossier van de heraanleg van de Ninoofsepoort".

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

De heer Jef Van Damme.- Uw voorganger heeft samen met de regering het project Ninoofsepoort gelanceerd. De stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van de Ninoofsepoort zou eerst worden aangevraagd in het najaar van 2009. U kondigde toen aan dit uitgesteld werd tot begin 2010 om een aantal bijkomende, zeer beperkte aanpassingen te kunnen doorvoeren.

Het begin van 2010 is ondertussen stilaan voorbij en er lijkt niets te bewegen. Heeft de Brusselse regering adviezen verstrekt aan Beliris over de strekking van deze adviezen? In welke mate moet het voorlopige masterplan van uw voorganger aangepast worden? Heeft u de stedenbouwkundige vergunning inderdaad aangevraagd? Zo niet, wanneer zal dat gebeuren?

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Voor ze een stedenbouwkundige vergunning aanvroeg voor de herinrichting van de Ninoofsepoort, wilde de FOD Mobiliteit en Vervoer op 4 mei 2009 nagaan of de algemene opties van het project van de bureaus Arcadis en Buur zouden worden goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke regering. De regering heeft zich toen niet uitgesproken omdat ze geen consensus kon bereiken.

régional mis en place lors des dernières élections, lequel s'est prononcé le 4 octobre 2009. La note préparatoire, comme la décision, ont été transmises au parlement bruxellois en octobre 2009.

Voici maintenant les points que comportait la décision.

(poursuivant en français)

"Il s'agit de ne pas remettre en cause le programme général, qui consiste en une requalification de l'espace public, en l'implantation de logements et en la création d'un parc public."

(poursuivant en néerlandais)

Le gouvernement veillera donc à la revalorisation de l'espace public, ainsi qu'à l'aménagement de logements et d'un parc public.

(poursuivant en français)

"De demander au bureau d'études, dans les meilleurs délais, une adaptation significative du projet qui tienne compte des remarques reprises ci-dessus."

(poursuivant en néerlandais)

Il s'agit de remarques reprises dans l'arrêté du 8 octobre 2009. Je fournirai le document détaillé à la commission, de telle sorte qu'il puisse être joint au compte rendu. (voir annexes)

Le gouvernement a toujours l'intention d'introduire la demande de permis d'urbanisme en 2010 encore.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *À l'automne 2009, vous parliez d'introduire la demande de permis au printemps 2010, mais maintenant vous parlez de 2010 de manière générale, ce qui vous*

Daarom werd het dossier doorgeschoven naar de nieuwe gewestregering, die aantrad na de laatste verkiezingen. Deze regering heeft op 4 oktober 2009 haar beslissing bekendgemaakt. Net als de voorbereidende nota, heeft ze deze beslissing aan het Brussels Parlement bezorgd in oktober 2009.

De beslissing omvatte de volgende punten, die ik u enkel in het Frans kan citeren.

(verder in het Frans)

Het algemeen programma, dat onder meer in woningen en een openbaar park voorziet, blijft behouden.

(verder in het Nederlands)

Ik kan u dus geruststellen. De regering zal ervoor zorgen dat de openbare ruimte wordt gehandhaafd, dat er huisvesting komt en dat er een openbaar park wordt aangelegd.

Ik citeer nog een tweede zinnetje in het Frans.

(verder in het Frans)

Aan het adviesbureau zal gevraagd worden om het project zo snel mogelijk aan te passen aan de opmerkingen.

(verder in het Nederlands)

Het gaat om bemerkingen die opgenomen zijn in het besluit van 8 oktober 2009. Ik zal het gedetailleerd document aan de commissie bezorgen, zodat het bij het verslag kan worden gevoegd. (zie bijlagen)

De regering heeft nog altijd de ambitie, ook al is die aan verschillende onzekerheden onderhevig, om de stedenbouwkundige aanvraag in 2010 in te dienen.

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

De heer Jef Van Damme.- In het najaar van 2009 zei u dat de aanvraag in het voorjaar van 2010 zou worden ingediend. Nu hebt u het gewoon over 2010. U geeft zichzelf dus de tijd tot 31 december

laisse jusqu'au 31 décembre. Pourquoi attendre si longtemps ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Nous sommes parvenus à un consensus en octobre, mais nous travaillons encore à ce dossier. Je vous assure que le permis d'urbanisme sera demandé cette année.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Je suis très déçu, car cela fera une année de retard. S'il y a un accord au sein du gouvernement, je ne comprends pas pourquoi on attend si longtemps pour introduire cette demande.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "les pavés de la zone Confort".

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

M. Arnaud Pinxteren.- Depuis bientôt cinq ans, la Ville de Bruxelles tente de traduire le nom de sa Zone Confort en une réalité.

Si nous partageons évidemment l'objectif d'une réappropriation du centre historique de notre capitale par l'ensemble des usagers de l'espace public, refusant ainsi de l'abandonner à l'unique charroi automobile, force est de constater que de grosses lacunes existent dans la mise en oeuvre pratique de cette volonté.

Il ne m'appartient pas de revenir au parlement sur le

2010. Dat betekent een vertraging van 9 maanden, terwijl het project al zo goed als af was op het einde van vorig jaar. Waarom nog langer wachten om die aanvraag in te dienen?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Wij hebben enige vertraging opgelopen omdat er aan het einde van de vorige legislatuur geen eensgezindheid over dit dossier was binnen de regering. Wij hebben pas een consensus bereikt in oktober. Wij zijn daar nu op verder aan het werken. Ik wil mij niet op een datum vastpinnen. Het belangrijkste is dat ik kan bevestigen dat de stedenbouwkundige vergunning nog dit jaar zal worden aangevraagd.

De heer Jef Van Damme.- Ik ben zeer ontgoocheld, want dit betekent een jaar vertraging. Als er een akkoord binnen de regering is, snap ik niet waarom er zo lang wordt gewacht om die aanvraag in te dienen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de straatstenen in de 'comfortzone' ".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- Brussel-Stad probeert al bijna vijf jaar aan een "comfortzone" te werken.

ECOLO vindt het uiteraard positief dat er in het historisch centrum meer plaats komt voor fietsers en voetgangers, maar er zijn nog heel wat problemen.

Het gebruik van ronde straatstenen in de omgeving van de Grote Markt is niet bevorderlijk voor fietsers en personen met een beperkte mobiliteit. De keuze voor die stenen werd opgelegd door het

caractère durablement temporaire de certains aménagements réalisés par la Ville de Bruxelles dans ce dossier. Je laisse cela à l'exercice démocratique local. Une récente décision dans ce dossier relève cependant directement de votre responsabilité tant au niveau de l'urbanisme qu'à celui de la mobilité.

Ainsi, comme le dénoncent les associations cyclistes, les abords de la Grand Place vont devenir moins accessibles pour les personnes à mobilité réduite et les cyclistes. La raison est inhérente au choix des pavés arrondis tant dans les rues avec trottoirs que dans les rues qui en sont dépourvues. Cette décision fait suite aux conditions émises par l'AATL (Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement) dans le cadre de la délivrance du permis d'urbanisme.

L'utilisation de pavés arrondis est non seulement inconfortable pour les utilisateurs doux de la rue, mais peuvent surtout s'avérer dangereux par temps de pluie. D'autres solutions existent pourtant et se traduisent par l'utilisation de pavés sciés qui offrent un compromis entre accessibilité, sécurité et patrimoine. Aussi, alors que les discours régionaux volontaristes en matière de politique cycliste sont prononcés, nous constatons que dans des décisions concrètes de l'administration régionale, l'attention nécessaire à la question des cyclistes n'est toujours pas accordée au confort et à la sécurité des cyclistes.

Partagez-vous l'analyse selon laquelle le choix de pavés arrondis est inopportun ? Quelles démarches avez-vous entreprises pour modifier ce choix ? Quelles instructions avez-vous données à votre administration afin qu'à l'avenir elle intègre systématiquement la dimension cycliste et le confort de tous les usagers dans la délivrance de permis d'urbanisme ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il est vrai que les itinéraires cyclables régionaux Senne et Onze traversent le centre du pentagone et passent par des voiries autour de la Grand Place. Il s'agit notamment de la Rue de Tabora, la Rue des Fripiers, la rue du Marché aux Herbes et la rue du Marché aux Poulets.

Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting.

Ronde straatstenen zijn niet enkel onaangenaam voor zwakke weggebruikers, maar kunnen ook gevaarlijk zijn als het regent. Er bestaan nochtans straatstenen die beter geschikt zijn. Als het Brussels Gewest het gebruik van de fiets wil aanmoedigen, kan het niet de bedoeling zijn om straatstenen te gebruiken waarop het lastig en gevaarlijk fietsen is.

Bent u het met me eens? Neemt u maatregelen om andere straatstenen te gebruiken? Krijgt uw administratie de instructie om rekening te houden met fietsers en andere weggebruikers?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Een aantal gewestelijke fietsroutes loopt door het centrum en de omgeving van de Grote Markt.*

Het lijkt me geen goed idee om klassieke straatstenen te gebruiken voor wegen waar we het gebruik van de fiets willen bevorderen. Het risico

Utiliser des pavés classiques ne me paraît pas indiqué sur des voiries où l'on entend promouvoir l'utilisation du vélo en général et sur des itinéraires cyclables en particulier. En pratique, le risque est réel de voir les cyclistes éviter ces tronçons inconfortables pour rouler sur les côtés, plus plats où ils se heurteront inévitablement au flux de piétons, ce qui n'est pas du tout le but recherché. C'est pourquoi j'ai adressé un courrier au bourgmestre de la Ville de Bruxelles pour lui demander de bien vouloir réenvisager cette partie du projet, en concertation avec les intéressés. Ce ne sont d'ailleurs pas seulement les cyclistes, mais aussi les personnes à mobilité réduite qui ne sont pas satisfaits du matériau choisi.

Votre dernière question est dépassée, vu que depuis longtemps déjà Bruxelles Mobilité tient compte systématiquement des cyclistes lors des projets de réaménagement. Tous les projets sont abordés en Commission régionale cycliste présidée par le Manager Vélo. Celui-ci jouit d'une fonction transversale au sein de l'administration qui permet d'agir rapidement dans le cadre de projets touchant toutes les parties de l'administration.

M. le président.- Si je me puis me permettre de préciser la question de M. Pinxteren, Mme la ministre, la Ville de Bruxelles a répondu à votre courrier en demandant les pavés sciés et c'est la Région qui a imposé les pavés arrondis. Je rejoins complètement M. Pinxteren, qui a bien relaté les faits.

La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Je vous remercie, Mme la ministre, d'avoir pris l'initiative d'adresser un courrier au bourgmestre de la Ville. Il est certes toujours bon d'attirer l'attention du bourgmestre sur les questions cyclistes et PMR. Mais, dans ce cas de figure, le courrier aurait plutôt dû être adressé à votre collègue, M. Kir, et à son administration.

Vous dites que ma question est dépassée, mais je constate que dans une décision récente de l'AATL, l'intégration des questions cyclistes et PMR (personnes à mobilité réduite) n'est pas réelle.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Cela se trouve effectivement dans le permis délivré par l'AATL.

bestaat trouwens dat fietsers dan op het trottoir gaan rijden, wat gevvaarlijk is voor voetgangers. Daarom heb ik de burgemeester van Brussel een brief gestuurd met de bedoeling dat hij die beslissing aanpast. Niet alleen fietsers, maar ook personen met een beperkte mobiliteit vinden ronde straatstenen geen goede keuze.

Uw laatste vraag is achterhaald. Mobiel Brussel houdt systematisch rekening met fietsers als wegen worden heraangelegd. Alle plannen worden voorgelegd aan de fietsmanager, die een transversale rol speelt in de administratie.

De voorzitter (in het Frans).- De stad Brussel heeft gezaagde straatstenen gevraagd en het gewest heeft wel degelijk ronde stenen opgelegd.

De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- Het is goed dat u de aandacht van de burgemeester van Brussel gevestigd hebt op de fietsers en de personen met een beperkte mobiliteit. In dit geval had u zich eerder moeten richten tot de heer Kir en zijn administratie.

Mijn vraag is niet achterhaald. Een recente beslissing van het BROH houdt geen rekening met deze zwakke weggebruikers.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Dit staat in de vergunning die het BROH heeft afgegeven.

M. le président.- Le permis initial demandait les pavés sciés. C'est la commission qui a changé, après la concertation. Il s'agit d'un permis délivré par l'autorité régionale.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'enverrai un courrier à ce sujet à mon collègue et je lui en parlerai aussi directement.

M. Arnaud Pinxteren.- En parler sera certainement plus efficace qu'un courrier.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

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

concernant "la livraison des nouveaux bus
Van Hool A330 incomplets".

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

M. Emin Özkarra.- Les nouveaux bus Van Hool A330 livrés à la STIB sont incomplets au regard du cahier des charges. En effet, selon le personnel des ateliers, ces nouveaux bus présentent de nombreux défauts, particulièrement des habitacles non finis ou inadaptés. Par conséquent, deux tiers du premier lot ont été retirés de la circulation et ont été renvoyés chez Van Hool.

Pourquoi ces problèmes n'ont-ils pas été détectés avant la livraison ? Combien de bus sont-ils concernés ? Quel sera le surcoût ? Les réparations auront-elles des répercussions sur les financements de la STIB ? Quelles sont les responsabilités en cause ? Quel est le coût total du marché ? Des dispositifs sont-ils prévus pour éviter que cela ne se reproduise plus ? Dans combien de temps les aménagements de ces bus seront-ils terminés ?

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

De voorzitter (in het Frans).- De oorspronkelijke vergunning vroeg om gezaagde stenen, maar de commissie heeft dat na overleg veranderd. Het gaat om een vergunning van een gewestelijke instantie.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Ik zal de heer Kir hierover aanspreken.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- Dat lijkt me aangewezen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

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

betreffende "de levering van de nieuwe
bussen Van Hool A 330 die niet conform het
bestek zijn".

De voorzitter.- De heer Özkarra heeft het woord.

De heer Emin Özkarra (in het Frans).- De laatste bussen Van Hool A 330 die aan de MIVB werden geleverd, zijn niet in overeenstemming met het bestek. Volgens het personeel zouden de cabines onafgewerkt of onaangepast zijn. Twee derden van de eerste levering werd teruggestuurd.

Waarom konden de problemen niet voor de levering worden gedetecteerd? Om hoeveel bussen gaat het? Zullen de herstellingen een meer kost voor de MIVB betekenen? Wiens aansprakelijkheid is dit? Wat is de totaalkost voor deze aanbesteding? Welke maatregelen worden er getroffen om dergelijke problemen in de toekomst te vermijden? Wanneer zullen de bussen klaar zijn?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En avril 2009, la STIB a commandé 189 bus de type A330 auprès du constructeur belge Van Hool. Cette commande vient compléter celle de juin 2005, portant sur 127 exemplaires du même modèle qui circulent dans Bruxelles depuis 2006. Les premiers véhicules de cette nouvelle commande - la plus importante de l'histoire de la STIB - ont été mis en service à partir de la fin de l'année 2009. La livraison des derniers exemplaires est prévue en mars 2011.

Actuellement, 42 exemplaires sur les 189 bus commandés ont été livrés. Ils ont tous satisfait au contrôle technique avant leur livraison à la STIB.

Avant leur mise en exploitation sur le réseau, les bus livrés subissent une série d'inspections et de tests par les services techniques de la STIB, en vue de contrôler et de garantir toutes les fonctionnalités nécessaires. Les remarques effectuées par la STIB au moment de la livraison - et qui portaient sur des éléments de détails - ont été consignées et transmises au constructeur pour qu'il y apporte les corrections nécessaires. Tous les véhicules réceptionnés sont en outre conformes aux prescriptions du cahier spécial des charges.

Depuis le début des livraisons, seuls trois véhicules ont été renvoyés chez le constructeur. En aucun cas, il n'a donc été question de retrait de bus déjà en exploitation et de renvoi massif chez le constructeur. Les affirmations parues dans certains médias ne sont donc pas fondées et ne reflètent en rien la réalité.

Toutefois, Van Hool intervient ponctuellement, en accord avec la Business Unit Bus, sur les véhicules déjà livrés à la STIB, afin d'y apporter des améliorations ou des corrections, sans que ces actions ne perturbent l'exploitation de ces bus. Les bus étant toujours sous garantie, il n'y a aucun impact financier pour la STIB.

Quant au montant du marché, vous comprendrez que la STIB veuille garder une certaine confidentialité en la matière, dans le souci de ne pas fausser le jeu de la concurrence.

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

M. Emin Özkara.- Prévoit-on dans le cahier des charges une indemnité pour le retard de livraison de ces bus ?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De bestelling van de bussen dateert van april 2009. Ze volgt op een bestelling uit juni 2005, van 127 bussen die sinds 2006 in gebruik zijn. De eerste bussen van de tweede bestelling zijn sinds eind 2009 in gebruik. De laatste bussen zullen in maart 2011 worden geleverd.

Op dit ogenblik zijn 42 van de 189 bestelde bussen geleverd. Tijdens de technische controle die aan de levering voorafging, werden geen gebreken gedetecteerd.

Vooraleer de bussen in circulatie worden gebracht, worden ze geïnspecteerd door de technische dienst van de MIVB. Bij deze inspectie kwamen een paar kleine gebreken aan het licht. Die bussen zijn naar de busbouwer teruggestuurd om de nodige aanpassingen te laten uitvoeren. Alle geleverde bussen zijn in overeenstemming met het bijzonder bestek.

Er zijn maar drie bussen teruggestuurd. Bovendien waren ze nog niet in het netwerk ingezet. De pers heeft dus verkeerde informatie verstrekkt.

Als Van Hool herstellingen uitvoert aan reeds geleverde bussen, doet het bedrijf dat met het akkoord van de Business Unit Bus. De dienstverlening wordt daardoor niet verstoord. Omdat de garantie nog geldig is, zijn er geen meerkosten.

U begrijpt dat de MIVB het bedrag van de aanbesteding niet meedeelt, om de concurrentie niet te vervalsen.

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (in het Frans).- Voorziet het bestek in een schadevergoeding bij laattijdige levering?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il n'y a pas de délai de livraison.

M. Emin Özkara.- Vous me dites que trois bus ont été renvoyés chez le fournisseur. Donc, pour la STIB, il y a non-respect du délai de livraison. Ma question est de savoir si le cahier de charges initial prévoyait des indemnités de retard.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- On ne m'a pas signalé quelque problème que ce soit. Mais je vais m'informer plus spécifiquement et vous envoyer la réponse. (voir annexes)

- *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 partenariats public-privé dans la réalisation des projets régionaux de mobilité".

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

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'accès à 17 stations métro de la STIB uniquement par la carte MOBIB à partir du 1er juin 2010".

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Er is geen leveringstermijn.*

De heer Emin Özkara (*in het Frans*).- *De MIVB heeft drie bussen teruggestuurd naar de leverancier. De leveringstermijn is dus niet gerespecteerd. Ik wilde weten of in het bestek een vergoeding wegens vertraging is opgenomen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Ik zal mij nader informeren. (zie bijlagen)*

- *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 publieke-private partnerschappen voor het uitvoeren van gewestelijke mobiliteitsprojecten".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

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 toegang tot 17 metrostations van de MIVB enkel met de MOBIB-kaart vanaf 1 juni 2010".

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

QUESTION ORALE DE MME CÉCILE JODOGNE

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

concernant "les aménagements du boulevard Léopold III".

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

Mme Cécile Jodogne.- C'est en 2008 que le permis d'urbanisme a été délivré pour l'installation d'un site propre "tram" sur le boulevard Léopold III, depuis Bordet à Evere jusqu'au boulevard Wahis à Schaerbeek. Outre la création de ce site propre sur la vaste berme centrale engazonnée, le projet prévoit le réaménagement des carrefours ponctuant cet axe de pénétration, très fréquenté depuis le ring, l'aéroport ou l'OTAN, entre autres.

Ce projet prévoyait également le changement de la physionomie de cet axe : d'une autoroute urbaine, le Léopold III doit devenir un boulevard urbain.

L'instruction du permis d'urbanisme a fortement mis en avant - avec raison - les avantages liés aux travaux : vitesse limitée, ronds-points, traversées piétonnes sécurisées, plantations d'arbres, diminution du bruit de la circulation mais également mise en service d'une ligne de tram supplémentaire pour les voyageurs. Les deux communes concernées ont soutenu le projet, parfois contre l'avis de certains habitants, en expliquant et en appuyant les avantages concomitants à ce projet, prévu au départ pour la STIB uniquement.

Aujourd'hui, les travaux relatifs à l'aménagement du site propre se terminent. Mais qu'en est-il des travaux liés au réaménagement du boulevard ? Ce fut un argument important durant l'enquête publique ; en effet, ces aménagements constituent une intervention qualitative, principalement pour

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE

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

betreffende "de aanleg van de Leopold III-laan".

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- In 2008 werd een stedenbouwkundige vergunning afgegeven voor een eigen trambedding op de middenberm van de Leopold III-laan, van Bordet tot de Wahislaan. Daarnaast zouden ook de kruispunten op deze grote as hengericht worden.

Het is ook de bedoeling dat de Leopold III-laan een stadsboulevard wordt in plaats van een stadsautosnelweg.

Bij de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning werd de nadruk gelegd op de voordelen van de werken: het afremmen van de snelheid, veilige oversteekplaatsen voor voetgangers, minder verkeerslawaaï, enzovoort. De twee betrokken gemeenten steunden de plannen, hoewel sommige bewoners ertegen gekant waren.

De werken aan de trambedding lopen ten einde, maar hoe zit het met de rest van de werken? Tijdens het openbaar onderzoek werd er sterk de nadruk op gelegd dat de aanleg van een trambedding gepaard zou gaan met andere werken die de levenskwaliteit verhogen.

In de stedenbouwkundige vergunning wordt specifiek verwezen naar de werken. Het mag dus niet de bedoeling zijn om er slechts een gedeelte van te realiseren.

De buurtbewoners en de gemeenten maken zich

les riverains mais aussi pour les très nombreux automobilistes qui empruntent cet axe d'accès majeur à Bruxelles.

Par ailleurs, ces travaux font partie intégrante du permis délivré par la Région. Il n'est donc pas question de n'en réaliser qu'une partie et de laisser tomber le reste, sous peine de voir le permis d'urbanisme connaître quelques soucis.

Les riverains et les communes s'inquiètent de ne rien voir avancer pour les travaux d'aménagement du boulevard Léopold III qui devaient accompagner les travaux de la STIB et améliorer ainsi l'environnement urbain de certaines d'habitants. Ces travaux sont-ils toujours programmés ? Quand vont-ils être entamés ? Quel est le planning de ces travaux ? Et surtout, quand seront-ils terminés ?

Complémentairement, à l'occasion du vote du budget, il a été fait allusion au report possible de l'exploitation de la ligne de tram pour les voyageurs, tout comme au boulevard du Souverain. Qu'en est-il ? Aurons-nous, ici aussi, une infrastructure prête, sur laquelle pourraient circuler les trams, mais qui ne s'arrêteraient pas ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Vu l'envergure des travaux, et en tenant compte des enveloppes budgétaires, les travaux du boulevard Léopold III ont été planifiés en plusieurs étapes. Une première tranche de 7 millions d'euros pourra être engagée cette année pour une réalisation début 2011. Ce montant permet de sécuriser les endroits les plus critiques lors de la mise en fonctionnement de la ligne de tram empruntant le boulevard Léopold III. Il s'agit principalement des arrêts.

La mise en exploitation de la ligne de tram sera envisageable lorsque les zones d'arrêt seront aménagées correctement, à savoir dans le courant de l'année 2011. Celles-ci, situées en trois endroits, conditionnent le réaménagement de deux carrefours - le rond-point Loisirs et le square Hoedemaekers - et l'aménagement des abords de l'école située à proximité du carrefour Courtens.

Ces aménagements permettent également de sécuriser l'ensemble des traversées piétonnes du

zorgen, omdat er geen schot komt in de werken aan de Leopold III-laan. Staan ze nog op het programma? Wanneer gaan ze van start? Wanneer zullen ze klaar zijn?

Naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen werd gezegd dat de invoering van de tramlijn mogelijk wordt uitgesteld. Hoe zit de vork in de steel?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Gezien de omvang van de werken en de budgettaire beperkingen werd de werf op de Leopold III-laan in verschillende fases gepland. In 2010 zal een eerste schijf van 7 miljoen euro worden vastgelegd voor een realisatie begin 2011. Die middelen zullen worden ingezet voor de beveiliging van de haltes op de nieuwe tramlijn in de Leopold III-laan.*

De tramlijn zal pas in gebruik worden genomen, als de haltes correct zijn ingericht. De haltes komen op drie plaatsen en zullen de inrichting van de openbare ruimte beïnvloeden: de rotonde aan de Vrijetijdslaan, Servaas Hoedemaekerssquare en de omgeving van de school vlakbij het kruispunt met de Courtenslaan.

Alle voetgangersoversteekplaatsen worden beveiligd. Van de voorzieningen om het autoverkeer af te remmen die in de stedenbouwkundige vergunning staan opgesomd,

boulevard Léopold III par la mise en place de la majorité des infrastructures présentes dans le permis d'urbanisme pour ralentir le flux automobile. Il s'agit de ronds-points, de plateaux, de réduction de la largeur de la voirie aux abords des carrefours, de traversées piétonnes pour rejoindre les quais... La réduction du gabarit du boulevard Léopold III en ligne droite devra être exécutée les années suivantes par l'octroi de budgets complémentaires.

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

Mme Cécile Jodogne.- L'exploitation de la ligne est donc prévue pour 2011, après la réalisation des arrêts. Concomitamment aux arrêts, des travaux de sécurisation seront entrepris. Qu'en est-il des plantations d'arbres ? À moins que ces travaux ne soient reportés avec la réduction des voiries ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ils seront compris dans le réaménagement de la ligne droite.

Mme Cécile Jodogne.- Il s'agit dès lors d'une réduction du nombre de bandes ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le permis prévoit un réaménagement complet du boulevard. Nous devons néanmoins dégager des budgets complémentaires pour réaliser la partie droite du boulevard Léopold III. Ceci aura un impact important sur la vue que l'on aura de cet axe.

Mme Cécile Jodogne.- Qu'en est-il de l'exploitation technique du tram ? Sera-t-elle effective dès la fin des travaux ? Auquel cas, il importe de prévoir des travaux de sécurisation aux carrefours pour les automobilistes.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'exploitation de la ligne de tram sera envisageable lorsque la sécurisation aura été finalisée. Je vérifierai à nouveau ma réponse. La mise en fonction du tram induit des frais supplémentaires.

Mme Cécile Jodogne.- Même en éliminant les arrêts, l'exploitation technique sans voyageur de la ligne de tram, lequel est dévié pour rentrer au dépôt, pose également des problèmes de sécurité. Cette exploitation technique serait-elle dès lors également reportée à la fin 2011 ?

zullen de meeste worden gerealiseerd: rotondes, drempels, versmalling van de weg nabij de kruispunten, oversteekplaatsen naar de haltes, enzovoort.

De versmalling van de Leopold III-laan zal in de loop van de komende jaren plaatsvinden. Daarvoor zullen bijkomende middelen worden begroot.

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Worden er ook bomen geplant? Of valt dat weg wegens de versmalling van de laan?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De aanplanting van bomen gaat door.*

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Komen er minder rijstroken?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De vergunning voorziet in de volledige heraanleg van de laan. We hebben bijkomende middelen nodig voor de versmalling van de Leopold III-laan.*

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Zal de tramlijn onmiddellijk na de werkzaamheden worden gebruikt om lege trams naar de stelplaats te laten rijden? In dat geval moet het autoverkeer op de kruispunten worden beveiligd.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Alleen wanneer de veiligheid van het verkeer gegarandeerd is, zal de tramlijn in werking treden.*

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Ook trams zonder reizigers kunnen de verkeersveiligheid in het gedrang brengen. Zal ook deze vorm van ingebruikname tot eind 2011 worden uitgesteld?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vous fournirai une réponse écrite. (voir annexes)

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME BIANCA DEBAETS

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

concernant "la question de la mobilité dans la chaussée d'Ixelles".

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

Mme Bianca Debaets (en néerlandais).- *Le trafic automobile est totalement bloqué sur la chaussée d'Ixelles, en particulier aux heures de pointe. Il faut près de 40 minutes pour parcourir en bus le kilomètre et demi qui sépare la porte de Namur de la place Flagey.*

Si nous voulons que Bruxelles fasse partie des villes les plus agréables à vivre, nous devons faire des choix. Pour restituer en partie l'espace public aux gens, nous devons restaurer le tissu urbain dans plusieurs quartiers et interdire davantage de rues et de places à la circulation automobile.

Envisagez-vous d'interdire à la circulation automobile la partie la plus congestionnée de la chaussée d'Ixelles, située entre la porte de Namur et la place Fernand Cocq ? Vous pourriez y mettre une bande pour les bus, également utilisable par les vélos. Ce faisant, cette partie de la chaussée pourrait être dédiée à sa fonction commerciale et à l'horeca, le logement pourrait s'y développer et les bus respecteraient leurs horaires. En somme, la ville et ses habitants disposeraient à nouveau d'un espace pour respirer.

L'idée serait d'interdire la circulation sur cette partie de la chaussée d'Ixelles en journée, mais de l'autoriser la nuit, afin d'augmenter le sentiment de sécurité. Cette combinaison doit être possible.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik zal u een schriftelijk antwoord bezorgen. (zie bijlagen)*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BIANCA DEBAETS

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

betreffende "het mobiliteitsvraagstuk in de Elsensesteenweg".

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets.- Het verkeer op de Elsensesteenweg zit muurvast, zeker tijdens de spits. Helaas geldt dat ook voor het openbaar vervoer. Onlangs nam ik de proef op de som. Ik stapte op de bus aan de Naamsepoort om daarna af te stappen op het Flageyplein. Dit traject van pakweg anderhalve kilometer duurde 40 minuten.

Het toonaangevende tijdschrift Monocle publiceert elk jaar een lijst met de 25 "most liveable cities". Steden worden er getoetst aan de hand van een aantal criteria: duurzaamheid, stedenbouw, maar ook openbaar vervoer. Zo haalde Zürich de top-3 vooral dankzij de massale inspanningen die de stad levert om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en te verbeteren. Opvallend is dat Brussel niet voorkwam in de top-25, al heeft dat natuurlijk niet alleen met openbaar vervoer te maken.

Als we willen dat Brussel in eerste divisie meespeelt, moeten we een aantal keuzes durven maken. We moeten het stedelijke weefsel in een aantal buurten herstellen en meer straten en pleinen autovrij maken, zodat we de openbare ruimte gedeeltelijk teruggeven aan de mensen.

Overweegt u om het drukste deel van de Elsensesteenweg (vanaf de Naamsepoort tot aan het Fernand Cocqplein), waar ook de meeste winkels en horecazaken gevestigd zijn, autovrij te maken,

Selon la presse, vous ne seriez pas opposée à cette idée.

Estimez-vous qu'il faille interdire la circulation automobile dans davantage de rues et places ?

Êtes-vous disposée à étudier sérieusement cette piste ?

Quelles en seraient les étapes ?

Vous êtes-vous déjà concertée à ce propos avec le bourgmestre d'Ixelles ?

weliswaar met een aparte rijstrook voor de bus, maar dan een waarvan ook de fietsers gebruik kunnen maken. Nu riskeer je je leven als je op de Elsensesteenweg wilt fietsen en tussen de auto's en vrachtwagens door moet laveren.

Dit deel van de Elsensesteenweg is het meest bruisende stuk. Door de steenweg autovrij te maken, kan hij zich concentreren op zijn ware roeping: de bloeiende handels-en horeca-activiteiten, maar ook de woonfunctie verder ontwikkelen. Deze economische activiteiten zouden bovendien heel goed aansluiten bij de handelskernen in de buurt, namelijk Louiza en Naamsepoort. Bovendien zou de bus opnieuw klokvast rijden, wat nu door de files niet het geval is. Met een vrij eenvoudige ingreep kun je dus een gigantisch verkeerskluwen oplossen en geef je weer wat ademruimte aan de stad en haar bewoners.

Het is wel de bedoeling dat dit deel van de Elsensesteenweg overdag autovrij zou zijn, maar dat de steenweg 's nachts wel toegankelijk zou zijn voor het verkeer, onder meer om het veiligheidsgevoel te verhogen. In de Nieuwstraat hebben we bijvoorbeeld gemerkt dat een straat die ook 's nachts autovrij is, niet zo'n veilige indruk nalaat. Deze combinatie moet zeker mogelijk zijn.

Onlangs gaf u in de pers te kennen dat u dit idee niet ongenegen bent.

Deelt u deze ambitie om meer straten en pleinen autovrij te maken?

Bent u bereid om deze piste ernstig te onderzoeken? Welke stappen zal u hiertoe zetten of heeft u al gezet? Hebt u daarover reeds overlegd met de burgemeester van Elsene?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het is inderdaad absoluut noodzakelijk om bij de heraanleg van straten en pleinen opnieuw de mens centraal te zetten. Om van onze stad een aangename en leefbare stad te maken moet de openbare ruimte op een kwalitatieve manier worden ingericht. Door elk project te toetsen aan het STOP-principe en zodoende de actieve weggebruikers centraal te stellen, zal dit ook gebeuren.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Pour faire de Bruxelles une ville agréable à vivre, il faut aménager l'espace public de manière qualitative. Ce sera possible si on examine chaque projet à l'aune du principe STOP, qui accorde une place centrale aux usagers actifs.

Il faut également oser aller plus loin. Mon administration est en train de réaliser une étude de la chaussée d'Ixelles, et la transformation d'une

partie de celle-ci en zone piétonne avec des transports en commun sera examinée dans ce cadre.

Quotidiennement, il y a presque autant de piétons à la chaussée d'Ixelles, qui est un important axe commercial, qu'à la rue Neuve. Cette chaussée est également parcourue par la ligne de bus 71, la plus fréquentée de la STIB. Son irrégularité est notamment due aux stationnements illicites et en double file. Ce bus est surtout utilisé par les habitants d'Ixelles et, sur cet axe, il y a beaucoup plus de personnes qui se déplacent en transports en commun qu'en voiture, ce que ne reflète pas l'aménagement actuel.

Si nous voulons donner l'espace public à ses principaux utilisateurs, si nous voulons rendre cet axe plus agréable et lui insuffler une nouvelle vie, nous devons envisager d'en fermer une partie à la circulation des voitures. Des villes belges et étrangères ont réussi à transformer des rues en zones piétonnes accessibles aux transports publics. Cela permet de rendre l'espace public aux gens et aux transports publics de respecter les horaires en roulant à une allure modérée. Comme pour tous les grands changements, ce projet suscite ici aussi des réticences.

J'ai l'intention de procéder à l'essai d'un aménagement sur le terrain. Pour ce faire, j'ai déjà eu un échange de vues avec le bourgmestre d'Ixelles, qui ne s'est pas montré tout de suite convaincu, bien qu'il estime lui aussi que la chaussée d'Ixelles doit être réaménagée. J'espère que nous pourrons prochainement discuter à nouveau de ce dossier de manière constructive, en donnant la priorité aux usagers actifs et aux transports publics.

Maar we moeten ook durven verder gaan. Mijn administratie voert momenteel een studie over de Elsensesteenweg. In deze studie wordt het omvormen van een gedeelte van deze steenweg tot voetgangerszone met openbaar vervoer onderzocht.

Op de Elsensesteenweg, een belangrijke commerciële as, worden plaatselijk tot dertigduizend voetgangers per dag geteld. Dat is evenveel als in de Nieuwstraat. Hij wordt ook doorkruist door de drukst bezette buslijn van de MIVB.

Deze lijn is echter bijzonder onregelmatig en heeft sterk te lijden onder het foutparkeren en de dubbele files. Uit de cijfers blijkt ook dat bus 71 vooral gebruikt wordt door inwoners van Elsene en niet als transitlijn voor studenten. Op deze as zijn er veel meer personen die zich verplaatsen met het openbaar vervoer dan per wagen. Het is duidelijk dat dit niet weerspiegeld wordt in de huidige aanleg.

Indien we echt de publieke ruimte willen geven aan de voornaamste gebruikers ervan, indien we deze as aangenamer willen maken en nieuw leven willen inblazen, dan moeten we overwegen om een gedeelte van de steenweg autovrij te maken.

Verschillende binnenlandse en buitenlandse steden hebben reeds met succes straten omgevormd tot voetgangerszones waarvan ook het openbaar vervoer gebruik maakt.

Op die manier wordt de openbare ruimte terug aan de mens gegeven. Tegelijk kan het openbaar vervoer, zij het met een gematigde snelheid, klokvast rijden. Ook al lijkt het voor Brussel innoverend, het is een beproefd concept. Zoals voor alle grote veranderingen is er ook hier terughoudendheid bij diverse betrokken actoren.

Het ligt in mijn bedoeling tijdens een testfase een mogelijke herinrichting uit te proberen op het terrein.

Ik heb hierover al een eerste gedachtewisseling gehad met de burgemeester van Elsene, die hiervoor niet onmiddellijk gewonnen was. Toch is ook hij er van overtuigd dat de Elsensesteenweg dient aangepakt te worden. Ik hoop dan ook dat we binnenkort opnieuw rond de tafel kunnen gaan zitten om dit dossier verder uit te werken op een

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

Mme Bianca Debaets (en néerlandais).- *Je suis certaine que vous parviendrez à convaincre le bourgmestre.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Il sait aussi qu'il faut trouver une solution.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE d'URSEL

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

concernant "les panneaux de signalisation routière à Bruxelles".

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- De nombreux habitants de notre Région me font part de leur constat quant au manque de cohérence de la signalisation sur le territoire régional.

Il va de soi que les panneaux de signalisation sont destinés à améliorer la sécurité sur les routes. Ils donnent des indications aux usagers sur les directions à prendre, les obligations et les interdictions à respecter. Ils informent également quant à la présence de danger.

Une signalisation adaptée permet d'éviter toute confusion, hésitation ou encore erreur chez les conducteurs de manière à ce qu'ils puissent se concentrer sur la circulation. Une surabondance de panneaux ou une signalisation mal adaptée peut être un vecteur d'insécurité.

Certains panneaux situés sur des voiries régionales

constructive manier, waarin de voorrang wordt gegeven aan de actieve weggebruikers en het openbaar vervoer.

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets.- Ik ben er zeker van dat de minister de burgemeester zal weten te overtuigen.

Mevrouw Brigitte Grouwels.- Hij weet ook dat er nood is aan een oplossing. We zullen hem daartoe moeten overhalen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE d'URSEL

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

betreffende "de verkeersborden in Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Veel Brusselaars klagen over het gebrek aan coherentie in de gewestelijke bewegwijzering.*

Verkeersborden zijn er om de verkeersveiligheid te verbeteren: ze geven automobilisten informatie over de reisweg, melden gebods- en verbodsbeperkingen, en vestigen hun aandacht op mogelijk gevaar. Als er te veel verkeersborden staan of als ze ongelukkig gekozen zijn, kan dat onveiligheid in de hand werken. Sommige borden op gewestwegen ter aanduiding van ziekenhuizen, stations of sportinfrastructuur duiken in de meest diverse vormen op, zonder enige samenhang.

Bestaat er een gedetailleerd overzicht van de verkeersborden in het gewest? Van wie gaat dat overzicht uit? Hoeveel verkeersborden telt men op de gewestwegen? Vindt er overleg plaats met de gemeenten wanneer ze nieuwe borden plaatsen?

suscitent question chez des habitants. Je veux parler de panneaux indiquant des hôpitaux, gares, ou infrastructures sportives qui semblent sortir de nulle part ou en tout cas ne pas faire partie d'un plan d'ensemble. Je vous invite à venir voir des panneaux situés avenue de Tervueren donnant la direction d'infrastructures publiques sises à plusieurs kilomètres de là. On ne trouve plus rien sur le chemin y menant, alors qu'il s'agit de voiries régionales.

Existe-t-il un état des lieux précis de ce qui est fait en matière de signalisation routière à Bruxelles ? Qui le pilote ? Combien de panneaux sont-ils situés sur les voiries régionales ? Une concertation existe-t-elle avec les communes quand de nouveaux aménagements de la circulation ont lieu, quand une nouvelle infrastructure voit le jour, lors de l'installation, du remplacement ou encore du retrait de ces panneaux ?

La lisibilité et la cohérence étaient des chevaux de bataille de votre prédécesseur. Il reconnaissait certains problèmes et avait affirmé lors d'une réponse à une question orale qu'il recherchait toujours la lisibilité et la sécurité des usagers. La cohérence de la signalisation a-t-elle été améliorée ? En outre, il était question de diminuer l'impact visuel des panneaux. Aujourd'hui ce travail a-t-il eu lieu ? Un budget est-il prévu pour assurer la cohérence de ces panneaux ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est au sein de la direction Gestion et Entretien des Voiries de Bruxelles Mobilité qu'est géré l'ensemble de la signalisation verticale sur les voiries régionales . Afin d'optimiser la gestion du parc de plus de 30.000 panneaux, mon administration s'est récemment dotée d'un outil informatique permettant d'établir une base de données graphique. Cette base est complétée au fur et à mesure, axe par axe, et est à ce jour constituée à 60%. Ce système offre le double avantage de garder trace du patrimoine et de pouvoir échanger des données avec différents partenaires, par exemple les autres Régions, les exploitants de systèmes GPS, etc.

L'état des lieux est d'autant plus difficile à établir et à figer que la situation est complexe. En effet, les acteurs qui interviennent sont multiples. Il y a

Uw voorganger heeft altijd een prioriteit gemaakt van de leesbaarheid van de verkeersborden en de verkeersveiligheid die daaruit voortvloeit. Wordt er gewerkt aan meer coherentie en aan een vermindering van de visuele impact? Zijn daar middelen voor uitgetrokken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De directie Beheer en Onderhoud van de gewestwegen van Mobiel Brussel beheert de verkeersborden op de gewestwegen. Om de ruim 30.000 verkeersborden optimaal te beheren, heeft mijn administratie onlangs een softwareprogramma gekocht om een grafische database uit te werken. Vandaag is 60% van die database afgewerkt. Het systeem biedt faciliteiten voor archivering en de uitwisseling van gegevens, bijvoorbeeld met de andere gewesten.

Een stand van zaken geven is moeilijk omdat de situatie zo ingewikkeld is en er zo veel betrokkenen zijn. Naast de negentien gemeenten zijn er nog de MIVB, Beliris, privébedrijven enzovoort.

Om de coherentie van de bewegwijzering te

plusieurs entreprises pilotées par mon administration, par la STIB ou par Beliris, ainsi que les dix-neuf communes qui restent compétentes, notamment en matière de signalisation relative au stationnement, et ce sur l'ensemble de leur territoire.

Afin de garantir la cohérence de la signalisation, des contacts réguliers sont entretenus entre les communes et les responsables de mon administration. L'implication sur voirie communale de mesures prises sur voirie régionale, ou vice-versa est toujours traitée en partenariat.

La continuité du balisage directionnel ou la consistance de mesures à caractère zonal font également l'objet d'une concertation commune.

De plus, la Région joue un rôle fédérateur en raison de la tutelle qu'elle organise sur les règlements complémentaires de police pris par les communes. Par ce biais, toute la signalisation de police reste cohérente sur le territoire de la Région.

Les principes de lisibilité et de sécurité restent la ligne de conduite de mon administration pour gérer la signalisation. Des modifications sont sans cesse apportées sur le terrain, en grande partie grâce à l'appui des services de police qui apportent régulièrement des suggestions concrètes.

Chaque adaptation et chaque remplacement se font en regard du code de la route et du code du gestionnaire - la réglementation qui fixe les conditions de placement de la signalisation routière -, en essayant de surcharger le moins possible l'espace public. Quelques exemples témoignent de ce que nous n'avons pas encore réussi à éviter partout cette surcharge de l'espace public. Nous nous efforçons toutefois de nous mettre d'accord et c'est la Région qui joue ce rôle fédérateur.

Il n'y a aucun budget spécifique pour assurer la cohérence des panneaux. Mon administration dispose d'un marché stock pour garantir l'entretien du patrimoine et les adaptations nécessaires. Les renouvellements de la signalisation accidentée ou vandalisée font l'objet d'un autre contrat couvrant l'ensemble des dégâts d'accident sur les voiries régionales. Les maîtres d'œuvre des grands chantiers de rénovation assurent eux-mêmes la signalisation sur leur espace de chantier.

garanderen, vindt er regelmatig overleg plaats met de gemeenten. Werven op een gewestweg die gevolgen hebben voor een gemeenteweg of omgekeerd, worden altijd in onderling overleg besproken.

Er vindt ook overleg plaats over de continuïteit van de wegaanduidingen en de coherentie binnen een bepaalde zone.

Het gewest speelt als toezichthoudende overheid een coördinerende rol inzake de bijkomende politiereglementen. Daardoor is de politiebewegwijzering overal in het gewest identiek.

Leesbaarheid en veiligheid blijven de prioriteiten van mijn administratie. Er worden gerichte aanpassingen uitgevoerd, vaak op basis van nuttige opmerkingen van de politie.

Elke aanpassing of vervanging gebeurt conform de verkeersregels en de richtlijnen voor de wegbeheerder. We trachten de openbare ruimte niet met visuele boodschappen te overladen. Ik geef toe dat we daar in sommige gevallen onvoldoende in zijn geslaagd.

Er bestaat geen enkele specifieke begrotingspost voor de cohesie van de verkeersborden. Wel beschikt mijn administratie over middelen om de verkeersborden te onderhouden en de nodige aanpassingen uit te voeren. De vervanging van verkeersborden die werden beschadigd bij een verkeersongeval of door vandalisme, wordt gedeckt door een contract.

Opdrachtgevers van grote renovatiewerken zorgen zelf voor de nodige bewegwijzering.

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Concernant les plans d'ensemble communaux, j'imagine qu'on peut vous demander qu'il y ait une concertation avec la Région pour assurer une cohérence sur le sol communal, en tout cas pour les voiries régionales qui traversent le territoire communal.

Je transmettrai l'information.

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*). - *Uit uw antwoord maak ik op dat er met het gewest kan worden overlegd om de coherentie op het grondgebied van een welbepaalde gemeente te garanderen, ten minste wat de gewestwegen in die gemeente betreft.*

- *Het incident is gesloten.*

ANNEXES**Complément à la réponse de Mme Brigitte Grouwels, ministre, à la question orale de M. Jef Van Damme**

concernant "l'état d'avancement dans le dossier du réaménagement de la porte de Ninove".

(voir p. 42)

Vous trouverez ci-dessous les détails de la décision du gouvernement du 8 octobre 2010 concernant la Porte de Ninove

POINT 3

Réaménagement de la Petite Ceinture Ouest sur le territoire de la Ville de Bruxelles et de la commune de Molenbeek - Porte de Ninove.

(GRBC-P1-30.9)(GRBC-2009-10-01) pt 17
(GRBC-P1-30.9)

Décision: Accord

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale décide :

- considérant l'avis de la Commission régionale de Développement, émis en date du 11 juin 1998, soulignant que le site concerné constitue "un pôle symbolique exceptionnel pour l'ensemble de la Région" et que les "les bâtiments (...) doivent assurer une composition symétrique de part et d'autre de la chaussée de Ninove";
- considérant l'avis de l'Administration régionale de l'Aménagement du Territoire et du Logement (Direction de l'Urbanisme), émis en date du 18 juin 2009 relativement à l'avant-projet soumis, regrettant "le caractère routier et incohérent des voiries";
- considérant que le profil autoroutier proposé n'est pas approprié à une requalification urbaine;

BIJLAGEN**Aanvulling op het antwoord van mevrouw Brigitte Grouwels, minister, op de mondelinge vraag van de heer Jef Van Damme**

betreffende "de stand van zaken in het dossier van de heraanleg van de Ninoofsepoort".

(zie blz. 42)

Hieronder vindt U de details van de beslissing van de regering van de 8 oktober 2010 betreffende de Ninoofse Poort

PUNT 3

Heraanleg van de westelijke Kleine Ring op het grondgebied van de Stad Brussel en de gemeente Molenbeek - Ninoofse Poort

(GRBC-P1-30.9)(GRBC-2009-10-01) pt 17
(GRBC-P1-30.9)

Beslissing : Akkoord

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering beslist :

- overwegende het advies dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie op 11 juni 1998 heeft uitgebracht en waarin deze benadrukt dat de desbetreffende site "een uitzonderlijke symbolische pool uitmaakt voor heel het Gewest" en dat "de gebouwen (...) een symmetrische samenstelling moeten waarborgen aan beide zijden van de Ninoofsesteenweg";
- overwegende het advies dat het Gewestelijk Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (Directie Stedenbouw) met betrekking tot het voorgelegde voorontwerp op 18 juni 2009 heeft uitgebracht en waarin zij "de incoherente en op een snelweg gestoelde uitwerking in verband met de wegen" betreurt;
- overwegende dat het voorgestelde snelwegprofiel niet past binnen de stedelijke herwaardering;

- considérant que la maîtrise du foncier est désormais assurée par la décision du Gouvernement en date du 14 mai 2009;
- de ne pas remettre en cause le programme général (requalification de l'espace public, implantation de logements, création d'un parc public) de l'avant-projet de réaménagement de la Porte de Ninove tel que présenté par l'Etat fédéral;
- de demander aux bureaux d'étude, dans les meilleurs délais, une adaptation significative du projet qui tienne compte des remarques suivantes :
 - le réaménagement des voiries tel que proposé dans l'avant-projet revêt un caractère autoroutier difficilement compatible avec les objectifs de convivialité et de durabilité qui doivent présider à l'élaboration de ce type de requalification urbaine et doit donc être réexaminé dans l'objectif d'une rationalisation du nombre de bandes de circulation proposé (parmi lesquelles le tourne-à-droite de la chaussée de Ninove, la troisième bande de circulation sur le boulevard Barthélémy en direction de la gare du Midi et le tourne-à-droite quai du Hainaut, à hauteur de la rue Delaunoy);
 - dans le même état d'esprit, il convient de faire en sorte que la largeur des bermes centrales soit identique et que les passages pour piéton marqués sur le boulevard Barthélémy soient dessinés de manière symétrique;
 - d'un point de vue urbanistique, il convient de ne pas remettre en cause, en ce qui concerne l'implantation des voiries et du bâti, l'axe qui a généré la composition initiale de tout le quartier constitué par la chaussée de Ninove, la porte de Ninove, la place de Ninove et la rue des Fabriques;
 - par ailleurs, il convient d'augmenter la surface de l'espace piéton devant les pavillons d'octroi dans la mesure où l'entrée 'architecturale' de ces derniers est située sur leur façade longeant le boulevard;

- overwegende dat het grondbeheer voortaan gewaarborgd wordt op grond van de Regeringsbeslissing van 14 mei 2009;
- het algemene programma (herwaardering van de openbare ruimte, inplanting van woningen, aanleg van een openbaar park) van het voorontwerp inzake de heraanleg van de Ninoofse Poort, zoals het werd voorgelegd door de federale overheid, niet in vraag te stellen;
- de studiebureaus zo snel mogelijk te verzoeken het project ingrijpend aan te passen, zodanig dat het rekening houdt met volgende opmerkingen :
 - de heraanleg van de wegen zoals deze wordt voorgesteld in het voorontwerp, is opgevat naar het model van een snelweg, hetgeen moeilijk te verenigen is met het streven naar gezelligheid en duurzaamheid dat ten grondslag behoort te liggen aan een dergelijke vorm van stadsherwaardering en moet derhalve opnieuw bestudeerd worden. Daarbij moet een rationalisering van het voorgestelde aantal rijvakken beoogd worden (waaronder de afslag naar rechts op de Ninoofse Steenweg, het derde rijvak op de Barthélémylaan in de richting van het Zuidstation en de afslag naar rechts op de Henegouwenkaai, ter hoogte van de Delaunoystraat);
 - vanuit dezelfde optiek moet erop gelet worden dat de middenbermen even breed zijn en de zebrapaden op de Barthélémylaan symmetrisch getekend zijn;
 - vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het aangewezen bij de inplanting van de wegen en gebouwen niet te raken aan de as die aan de basis ligt van de oorspronkelijke samenstelling van de ganse wijk die gevormd wordt door de Ninoofsesteenweg, de Ninoofse Poort, het Ninoofs Plein en de Fabrieksstraat;
 - voorts dient voor de octrooipaviljoenen voorzien te worden in een grotere oppervlakte voor voetgangers, aangezien de 'architecturale' ingang van deze gebouwen ingemaakt is in de gevel langs de kant van de laan;

- l'aménagement des abords de la plaine de jeux doit être sécurisé du côté du boulevard de 5 à 6 bandes;
- l'aménagement des abords des pavillons d'octroi ainsi que celui de la plaine de jeux constituent une composition asymétrique générant l'existence de petits espaces qui, au même titre que le triangle des voies de tram tracé à côté des nouveaux logements, sont problématiques en terme d'entretien et risquent de devenir des espaces 'déchets';
- le traitement du carrefour constitué par la chaussée de Ninove, la rue de l'Indépendance, la rue Ransfort et le Quai de Mariemont apparaît peu clair et peu sécurisé quant au tracé du tram, il convient donc d'améliorer le marquage au sol et de marquer le placement des feux de signalisation manquants;
- il convient enfin d'examiner la possibilité d'augmenter la hauteur libre sous la passerelle à construire entre les deux rives du canal de telle sorte qu'elle respecte les normes européennes en la matière.
- il convient d'examiner la possibilité d'améliorer le tracé de la piste cyclable tel que proposé dans le projet de PU dans le sens d'une plus grande cohérence, tant au niveau de la continuité que de la sécurité.
- de demander à Beliris une clarification et une actualisation du budget initial relatif au projet «Porte de Ninove» qui tienne compte des engagements pris par chacune des parties à l'initiative et qui permette au GRBC de se prononcer sur l'aspect budgétaire de ce dossier en connaissance de cause.
- het is nodig de directe omgeving van het speelplein langs de kant van de laan met 5 à 6 rijvakken veilig in te richten;
- de inrichting van de directe omgeving van de octrooipaviljoenen en die van het speelplein zijn opgevat volgens een asymmetrische opbouw, waardoor kleine ruimten zouden ontstaan die, net zoals de sporen driehoek van het tramtracé naast de nieuwe woningen, voor problemen zouden zorgen bij het onderhoud en stortplaatsen voor 'afval' dreigen te worden;
- de aanpak van het kruispunt dat gevormd wordt door de Ninoofsesteenweg, de Onafhankelijkheidsstraat, de Ransfortstraat en de Mariemontkaai is niet zo duidelijk en voorziet in weinig beveiliging voor wat betreft het tramtracé. Derhalve is het nodig de wegmarkering te verbeteren en de plaatsing van de ontbrekende verkeerslichten aan te geven;
- tot slot dient de mogelijkheid onderzocht te worden de vrije hoogte onder de aan te leggen voetgangersbrug tussen de beide oevers van het kanaal, te verhogen zodat deze in overeenstemming is met de Europese normen die in dat verband gelden.
- voorts moet de mogelijkheid onderzocht worden verbeteringen aan te brengen aan het tracé van het fietspad, zoals voorgesteld in het ontwerp van SV, zodanig dat het meer coherentie vertoont, zowel op het vlak van continuïteit als op het vlak van veiligheid.
- Beliris te verzoeken het initiële budget voor het project «Ninoofsepoort» te verduidelijken en bij te werken, waarbij rekening gehouden wordt met de verbintenissen die elk van de partijen bij dit initiatief zijn aangegaan en zodanig dat de BHR zich met kennis van zaken kan uitspreken over de budgettaire kant van dit dossier.

Complément à la réponse de Mme Brigitte Grouwels, ministre, à la question orale de M. Emin Özkara

concernant "la livraison des nouveaux bus Van Hool A330 incomplets".

(voir p. 48)

DANS LE CAHIER SPÉCIAL DES CHARGES, Y A-T-IL DES INDEMNITÉS PRÉVUES POUR LES RETARDS SUITE AU RENVOI (DE 3 BUS SUR 189) CHEZ LE CONSTRUCTEUR ?

Le cahier spécial des charges prévoit bien un paiement d'indemnité en cas de retard de livraison (chapitre N°IV, point 15, sous point 3 du cahier spécial des charges n°230.74000). Toutefois, aucun retard de livraison de véhicules n'a été constaté jusqu'à présent.

Le cahier spécial des charges prévoit également un taux de disponibilité de 90 %, pour l'ensemble des véhicules, pendant la période de garantie globale. Si ce taux de 90 % n'est pas atteint, des pénalités peuvent être octroyées. Mais il s'agit d'un taux de disponibilité de 90 % à parc complet. Il est donc totalement prématûr d'évoquer des pénalités par rapport au renvoi des 3 bus (sur 189), le taux de disponibilité ne pouvant pas être évalué avant fin 2011.

Aanvulling op het antwoord van mevrouw Brigitte Grouwels, minister, op de mondelinge vraag van de heer Emin Özkara

betreffende "de levering van de nieuwe bussen Van Hool A 330 die niet conform het bestek zijn".

(zie blz. 48)

IS EEN VERGOEDING WEGENS VERTRAGING VOORZIEN IN HET BIJZONDER BESTEK NA HET TERUGSTUREN (3 BUSSEN OP 189) NAAR DE CONSTRUCTEUR ?

Het bijzonder bestek voorziet de betaling van een vergoeding wegens vertraging in de levering (hoofdstuk IV, punt 15, onderpunt 3 van het bijzonder bestek nr. 230.74000). Geen vertraging werd echter tot nu toe vastgesteld.

Het bijzonder bestek voorziet in een beschikbaarheidsgraad van 90%, voor het geheel van de voertuigen, tijdens de globale garantieperiode. Als 90% niet behaald wordt, kunnen penaliteiten worden toegekend. Maar het gaat om een beschikbaarheidsgraad van 90% voor het volledige park. Het is dus absoluut vroegtijdig om van penaliteiten te spreken qua het terugsturen van 3 bussen (op 189), gezien de beschikbaarheidsgraad niet kan worden gemeten voor eind 2011.

Complément à la réponse de Mme Brigitte Grouwels, ministre, à la question orale de Mme Cécile Jodogne

concernant "les aménagements du boulevard Léopold III".

(voir p. 52)

Quel est le planning prévu de mise en service technique et commerciale du tram sur le Boulevard Léopold III ?

La mise en service « technique » de la nouvelle infrastructure devrait se faire à la rentrée de septembre 2010. La nouvelle ligne nécessitera, quant à elle, la réalisation des embarcadères ainsi que de la nouvelle liaison au droit de la place Meiser. Sa mise en service serait envisagée à l'horizon février–mars 2011.

Comme déjà mentionné dans la première réponse, aucune décision n'a, à ce jour, été prise quant à un éventuel report de cette date. Ceci sera toutefois à déterminer lors de l'élaboration du budget régional pour l'année 2011.

Aanvulling op het antwoord van mevrouw Brigitte Grouwels, minister, op de mondelinge vraag van mevrouw Cécile Jodogne

betreffende "de aanleg van de Leopold III-laan".

(zie blz. 52)

Wat is de voorziene planning voor de commerciële en technische ingebruikneming van de tram op de Leopold III laan?

De "technische" ingebruikneming voor de nieuwe infrastructuur zou voor september 2010 moeten gebeuren. De nieuwe lijn vereist het bouwen van haltes zowel als een nieuwe verbinding loodrecht op het Meiserplein. Die zou van start moeten gaan rond februari-maart 2011.

Zoals vermeld in mijn eerste antwoord, werd momenteel geen beslissing genomen qua een mogelijke uitstel van de datum. Dit zal echter worden bepaald tijdens de uitwerking van de gewestelijke begroting 2011.