



**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 5 MAI 2010**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 5 MEI 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****QUESTIONS ORALES 8****MONDELINGE VRAGEN 8****- de Mme Isabelle Molenberg 8****- van mevrouw Isabelle Molenberg 8**

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

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

concernant "le système Villo non adapté aux enfants en bas âge".

betreffende "het Villo-systeem, niet aangepast aan jonge kinderen".

- de M. Arnaud Pinxteren 11**- van de heer Arnaud Pinxteren 11**

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

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

concernant "la possibilité d'une expérimentation de 'tourne à droite' pour les cyclistes".

betreffende "het eventueel experimenteren met het 'rechts afslaan' voor fietsers".

- de M. Jef Van Damme 12**- van de heer Jef Van Damme 12**

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

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

concernant "les points de recharge pour les voitures électriques à Bruxelles".

betreffende "de oplaadpunten voor elektrische wagens in Brussel".

INTERPELLATIONS	15	INTERPELLATIES	15
- de M. Jef Van Damme	15	- van de heer Jef Van Damme	15
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 "le problème des bouchons à Bruxelles".		betreffende "het fileprobleem in Brussel".	
Interpellation jointe de Mme Viviane Teitelbaum,	15	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum,	15
concernant "l'étude sur la mobilité à Bruxelles".		betreffende "de studie over de mobiliteit in Brussel".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Jamal Ikazban, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Jef Van Damme, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	18	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Jamal Ikazban, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Jef Van Damme, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	18
- de M. Jamal Ikazban	28	- van de heer Jamal Ikazban	28
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 "les mesures d'économie à mettre en oeuvre au sein de la STIB".		betreffende "de besparingsmaatregelen bij de MIVB".	
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	29	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	29
concernant "la politique immobilière de la STIB".		betreffende "het vastgoedbeleid van de MIVB".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge, M. Jamal Ikazban.</i>	32	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge, de heer Jamal Ikazban.</i>	32

- de M. Arnaud Pinxteren	41	- van de heer Arnaud Pinxteren	41
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,	
et à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,		en tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "les dangers des itinéraires cyclables entre les rails de trams".		betreffende "de gevaren van de fietsbanen tussen de tramrails".	
QUESTIONS ORALES	41	MONDELINGE VRAGEN	41
- de Mme Julie de Groote	41	- van mevrouw Julie de Groote	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 "la nouvelle formation 'Think Tram Bus' lancée par la STIB et Bruxelles-Mobilité".		betreffende "de door de MIVB en Mobiel Brussel verstrekte nieuwe opleiding 'Think Tram Bus'".	
- de Mme Céline Delforge	45	- van mevrouw Céline Delforge	45
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'annonce d'un débat au gouvernement autour de la création de lignes de bus pour les écoliers".		betreffende "de aankondiging van een debat binnen de regering over de invoering van buslijnen voor scholieren".	
Question orale jointe de M. Hervé Doyen,	45	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen,	45
concernant "la communication de la STIB et des membres de son conseil d'administration".		betreffende "de communicatie van de MIVB en van leden van haar raad van bestuur".	

- de M. Dominiek Lootens-Stael	48	- van de heer Dominiek Lootens-Stael	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 éclusiers du Port de Bruxelles".		betreffende "de sluismeesters in de Haven van Brussel".	
- de Mme Annemie Maes	48	- van mevrouw Annemie Maes	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 "la mise en place d'une navette de bus entre la gare de Jette et l'UZ".		betreffende "de inleg van een pendelbus tussen het station van Jette en het UZ".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	52	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	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 "le passage à Mobib pour les abonnés mensuels".		betreffende "de overgang naar Mobib voor de maandabonnees".	
- de Mme Carla Dejonghe	55	- van mevrouw Carla Dejonghe	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 "la diffusion de l'information dans les stations de (pré)méto".		betreffende "de informatieverstrekking in de (pre)metrostations".	
- de M. Vincent De Wolf	59	- van de heer Vincent De Wolf	59
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en	

des Transports,		Vervoer,	
concernant "la présence d'un colis suspect dans la station de métro Diamant".		betreffende "de aanwezigheid van een verdacht pakje in het metrostation Diamant".	
- de M. Jamal Ikazban	59	- van de heer Jamal Ikazban	59
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 tests comportementaux lors des procédures d'embauche du personnel STIB".		betreffende "de gedragstesten bij de procedures voor de aanwerving van het MIVB-personeel".	
- de Mme Carla Dejonghe	65	- van mevrouw Carla Dejonghe	65
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'inaccessibilité de la station de métro Arts-Loi pour les personnes à mobilité réduite".		betreffende "de ontoegankelijkheid van metrostation Kunst-Wet voor personen met een beperkte mobiliteit".	
- de Mme Céline Delforge	68	- van mevrouw Céline Delforge	68
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 dispersion de parfum synthétique dans des stations de la STIB".		betreffende "de verspreiding van synthetische geurstof in de MIVB-stations".	
- de M. Mohamed Ouriaghli	71	- van de heer Mohamed Ouriaghli	71
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 desserte en transports en commun à Neder-over-Heembeek et Haren".		betreffende "het aanbod aan openbaar vervoer in Neder-Over-Heembeek en Haren".	

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE MOLENBERG

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

concernant "le système Villo non adapté aux enfants en bas âge".

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

Mme Isabelle Molenberg.- De plus en plus, les automobilistes sont invités à délaisser leur véhicule pour emprunter d'autres moyens de transport, plus favorables à l'environnement. Les moyens de transports alternatifs proposés doivent être efficaces, rapides et adaptés à toutes les situations familiales, et notamment aux familles qui ont des enfants en bas âge. Le système Villo ne propose jamais des vélos qui disposent de porte-bagages ou de siège enfant. Cela signifie que ces vélos excluent tout déplacement avec un jeune enfant.

Quelles démarches ont-elles été prises ou avez-vous prévu de prendre afin qu'à chaque station Villo, certains vélos puissent être équipés d'un siège pour enfant ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Le système Villo est prévu pour donner une alternative cycliste pour des déplacements courts et moyens en ville,

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE MOLENBERG

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

betreffende "het Villo-systeem, niet aangepast aan jonge kinderen".

De voorzitter.- Mevrouw Molenberg heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Molenberg (in het Frans).- *Automobilisten worden steeds meer aangespoord om over te schakelen op milieuvriendelijke vervoermiddelen. De alternatieven moeten efficiënt, snel en aangepast zijn aan alle gezinssituaties. Het Villo-systeem biedt bijvoorbeeld geen fietsen aan met een bagagedrager of een kinderzitje. Het is dus uitgesloten een Villo-fiets te gebruiken om een klein kind te vervoeren.*

Bent u van plan om aan elk Villo-station enkele fietsen hiermee uit te rusten?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Het Villo-systeem biedt een alternatief voor korte en middellange verplaatsingen in de*

couplés à la marche et à l'utilisation des transports en commun.

Le vélo mis en location a été conçu dans un souci de donner une sécurité routière optimale et un confort de conduite supérieur. Le poids et la maniabilité du vélo ont été optimisés. Le vélo n'a pas été conçu pour transporter plusieurs personnes.

Actuellement, se mettre sur le garde-boue freine le vélo et dissuade une utilisation non sécurisée. Le choix de ne pas mettre à disposition un porte-bagages est donc le fruit d'une réflexion liée à la sécurité routière. Un panier à l'avant permet à l'utilisateur de mettre les effets et matériels qu'il veut transporter.

Rappelons aussi que l'utilisation du système Villo est liée à la possession d'une assurance en responsabilité civile qui couvre le risque d'accident. En ce qui concerne le transport d'enfants en bas âge sur ces vélos partagés, il faut se rappeler que chaque enfant a un poids et des mensurations différentes et qu'il n'est pas envisageable de mettre à disposition des sièges adaptables à chaque cas.

Le système est conçu pour une utilisation optimale par tous. Les caractéristiques techniques des Villo ont été étudiées pour diminuer les dégradations et le vol des pièces au maximum. Il faut savoir que les vélos partagés sont soumis à rude épreuve. La mise en place de porte-bagages ou de sièges pour enfant présente un risque supplémentaire de dégradation.

Enfin, le poids supplémentaire d'un système de portage serait également un frein à l'utilisation des vélos par les autres utilisateurs. Au plus le vélo comporte des pièces supplémentaires, au plus il est lourd et moins maniable, et donc moins attractif. Compte tenu de ces éléments, il n'a donc pas été retenu d'équiper systématiquement les Villo de sièges pour enfant.

Cependant, pour répondre à votre souci, il existe des systèmes de sièges pour enfants qui se fixent sur des vélos. Par ailleurs, dans le cadre du déploiement du système et de l'évaluation que la Région en fera lorsque la première phase sera entièrement opérationnelle, la question pourra être évoquée avec le concessionnaire en cas de demande importante de familles voulant utiliser le système Villo en Région de Bruxelles-Capitale.

stad, in combinatie met het openbaar vervoer. Daarbij werd gestreefd naar optimale veiligheid en rijcomfort.

De fietsen zijn niet bedoeld om meerdere personen te vervoeren. Wie zich op de spatborden zet, vertraagt de fiets. Onveilig rijgedrag wordt afgeraden. Wie enkele spullen wil vervoeren, kan die kwijt in een mandje vooraan de fiets. Om het systeem te mogen gebruiken moet men ook verzekerd zijn voor ongevallen.

Kinderen verschillen aanzienlijk in lengte en gewicht. Het is onmogelijk om kinderzitjes te voorzien die voor elk kind aanpasbaar zijn.

De fietsen zijn ook ontworpen om diefstallen en vandalisme zoveel mogelijk tegen te gaan. Wat dat betreft, worden ze erg op de proef gesteld. Bagagedragers of kinderzitjes zouden extra kwetsbaar zijn voor vandalen.

Dergelijke systemen zouden de fietsen ook zwaarder en dus minder gebruiksvriendelijk maken voor andere gebruikers. Om al deze redenen hebben we ervoor gekozen geen kinderzitjes op de Villo-fietsen te plaatsen.

Het is natuurlijk altijd mogelijk om zelf een kinderzitje op de fiets vast te maken. Bij de evaluatie van de eerste fase zal het gewest deze problematiek aankaarten bij de concessiehouder als de vraag van de gezinnen groot genoeg is.

Het gewest steunt overigens tal van initiatieven die ertoe bijdragen dat kinderen en gezinnen zich veilig met de fiets kunnen verplaatsen. Ik denk bijvoorbeeld aan de schoolvervoerplannen of het fietsbrevet in het lager onderwijs. Het gaat om initiatieven inzake verkeerseducatie met gebruik van de eigen fiets.

Wij hebben samen met Decaux getracht om een zo eenvoudig en stevig mogelijk systeem uit te werken. Ik hoop dat steeds meer kinderen de fiets zullen gebruiken. In het huidige systeem is echter niet voorzien om in elk station fietsen van verschillende grootte ter beschikking te stellen.

De manière plus fondamentale, je rappelle que la Région de Bruxelles-Capitale encourage, via le soutien à des associations, des initiatives d'encadrement des enfants et des familles qui désirent se déplacer à vélo en toute sécurité, spécifiquement dans le cadre des plans de déplacements scolaires ou du brevet cycliste dans les classes de primaire. Ces initiatives passent par l'éducation à la sécurité routière en vélo à tout âge, en utilisant son vélo personnel.

La plupart des réponses que je viens de vous donner émanent de réflexions qui ont été menées par la Région avec Decaux, en vue d'adopter le système le plus stable et solide possible. Tout comme vous, j'espère voir de plus en plus d'enfants utiliser le vélo. Mais cela exigerait, dans le cadre du système Villo, la mise à disposition de vélos de différentes tailles à chaque station, ce qui n'est pas prévu dans le cadre du système tel qu'il est conçu actuellement. Nous avons opté pour le système le plus facile à entretenir, le plus costaud possible et toujours à disposition.

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

Mme Isabelle Molenberg.- Je tiens à exprimer ma déception par rapport à votre réponse, qui ne reflète pas de volonté ou d'engagement de votre part de modifier le système et d'infirmier le fait que l'on exclue le transport d'enfants en bas âge.

Certains de vos arguments m'inquiètent. Vous invoquez notamment la dangerosité de circuler à vélo avec un enfant en bas âge dans un siège. Faut-il comprendre par là que vous dissuadez le transport d'enfants en bas âge sur tout type de vélo et pas seulement sur le système Villo ?

L'argument de la dégradation du matériel et de la dégradation éventuelle d'un siège pour enfant n'est pas davantage pertinent.

Au début de votre réponse, vous évoquez le fait que le système Villo est destiné à des déplacements courts et moyens en ville, à combiner avec les transports en commun. Le problème reste le même, quelle que soit la longueur des déplacements.

De plus, l'accessibilité des transports en commun avec les enfants en bas âge se pose également puisque, en l'absence d'ascenseur dans les stations,

De voorzitter.- Mevrouw Molenberg heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Molenberg (in het Frans).- Uw antwoord ontgoocht mij een beetje. U bevestigt dat het systeem niet geschikt is voor verplaatsingen met jonge kinderen en u lijkt niet van plan om het systeem te veranderen.

U voert onder meer als argument aan dat het gevaarlijk is om met een kind in een kinderzitje te fietsen. U raadt dit dus blijkbaar af in het algemeen.

Het argument met betrekking tot de beschadiging van het materiaal houdt evenmin steek.

In het begin van uw antwoord merkt u op dat Villo bedoeld is voor korte en middellange afstanden in de stad, in combinatie met het openbaar vervoer. Het probleem blijft evenwel hetzelfde, ongeacht de lengte van de verplaatsingen. Bovendien is ook het openbaar vervoer niet altijd makkelijk toegankelijk voor personen met jonge kinderen, zeker wanneer er in het station geen lift is.

Uw antwoord bevredigt me niet. Ik hoopte dat verschillende fietsen van Villo zouden worden uitgerust met kinderzitjes.

les personnes à mobilité réduite et celles encombrées par une poussette d'enfant sont confrontées à un véritable parcours du combattant !

Je reste donc sur ma faim quant à votre réponse. J'avais espéré qu'à l'avenir on puisse prévoir plusieurs vélos avec siège pour enfant dans différentes stations disséminées sur le territoire de la Région bruxelloise.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je ne me suis peut-être pas bien exprimé, mais j'ai dit que nous verrons après évaluation si une demande existe en cette matière. Nous sommes donc disposés à y réfléchir. Je vous ai expliqué les raisons motivant la manière dont cela a été conçu.

Je n'ai pas dit qu'il était dangereux d'utiliser le porte-bagages pour y mettre un dispositif pour son enfant, mais j'ai dit que les vélos n'étaient pas conçus pour cela et qu'ils risquaient d'être abimés. Il est toutefois exact qu'il est dangereux d'installer un enfant sur un porte-bagages et qu'il vaut mieux éviter de le faire. Il reste toutefois possible de mettre un système sur le porte-bagages pour transporter son enfant.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "la possibilité d'une expérimentation de 'tourne à droite' pour les cyclistes".

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Misschien heb ik me niet goed uitgedrukt. We zullen de zaak onderzoeken en nagaan of er vraag naar is.*

Ik heb niet gezegd dat het gevaarlijk is om een kinderzitje op de fiets te plaatsen, maar wel dat de fietsen daar niet voor zijn ontworpen en dat ze zo kunnen worden beschadigd. Het is natuurlijk gevaarlijk om een kind op de bagagedrager te vervoeren, maar de mogelijkheid bestaat om een kinderzitje te gebruiken.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "het eventueel experimenteren met het 'rechts afslaan' voor fietsers".

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

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "les points de recharge pour les voitures électriques à Bruxelles".

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- *Les voitures électriques peuvent, à terme, contribuer de manière notable au transport durable, pour peu que l'on développe un réseau de points de recharge pour ce type de véhicules.*

La France et le Danemark ont une longueur d'avance en la matière. La Belgique reste à la traîne, bien que la Flandre ait démarré l'installation d'un réseau de points de recharge publics.

L'accord de gouvernement consacre un passage à cette question, mais se penche surtout sur une amélioration de la politique de stationnement en faveur des véhicules peu polluants. Cambio a, il est vrai, lancé un projet pilote avec des véhicules électriques, mais cela n'implique pas que des points de recharge soient mis à disposition de tous les véhicules privés.

L'introduction de la voiture électrique doit bien entendu s'inscrire dans une politique de mobilité durable. Elle ne doit pas servir d'excuse pour utiliser davantage la voiture.

Combien de véhicules électriques recense-t-on

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de oplaadpunten voor elektrische wagens in Brussel".

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

De heer Jef Van Damme.- Op termijn kunnen elektrische wagens een aanzienlijke bijdrage leveren aan duurzaam transport. De voordelen zijn gekend: geen uitlaatgassen en de mogelijkheid om gebruik te maken van hernieuwbare energiebronnen. In verschillende Europese landen is men bezig met de uitbouw van een netwerk voor elektrische wagens.

Daarvoor zijn een aantal randvoorwaarden noodzakelijk. Het is vooral heel belangrijk dat er oplaadpunten zijn. In sommige Europese landen wordt daar hard aan gewerkt. Frankrijk en Denemarken zijn op dat vlak voorbeelden. België blijft voorlopig achter, maar Vlaanderen maakt een inhaalbeweging. Daar is men gestart met de uitbouw van een netwerk van publieke oplaadpunten. De vraag is of de Europese hoofdstad een voortrekker zal blijven of gaat afwachten wat er verder gebeurt.

In het gewestelijke regeerakkoord staat er een passage over elektrische voertuigen, maar het gaat dan vooral over een beter parkeerbeleid met specifieke regels voor voertuigen met een lagere uitstoot, zoals bij elektrische wagens het geval is. Cambio is weliswaar gestart met een proefproject

actuellement à Bruxelles ? Qu'en est-il dans les autres Régions ? L'aménagement de points de recharge est-il prévu ? À partir de quand ? Un projet concret est-il en cours ou en êtes-vous encore à la phase d'élaboration d'un plan ? Combien de véhicules hybrides circulent-ils pour l'instant à Bruxelles ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Les voitures électriques sont effectivement appelées à jouer un rôle de plus en plus important dans la future politique de mobilité. Dans cette optique, la mise en place de points de recharge est primordiale, mais ne peut se réaliser du jour au lendemain, d'autant plus qu'elle s'inscrit dans toute une série de défis sur le plan de la mobilité.*

Le nombre de véhicules électriques qui circulent en Région bruxelloise est négligeable, ce qui n'est pas surprenant étant donné qu'il y a encore peu de modèles disponibles sur le marché.

Une étude réalisée par la VUB à la demande de la Région s'est penchée sur les infrastructures de recharge pour véhicules électriques en 2000 et 2002 et a conclu à la nécessité d'installer 30 points de recharge, répartis sur le territoire de la Région. Depuis lors, la technologie a considérablement évolué et une mise à jour de ces données s'impose, à la lumière des expériences menées à l'étranger. Les différents systèmes ne sont cependant pas encore normalisés et standardisés.

La plupart des voitures électriques fonctionnent

voor elektrische voertuigen, maar dat impliceert niet dat er effectief oplaadpunten ter beschikking worden gesteld aan alle privévoertuigen.

De introductie van de elektrische wagen op zich is natuurlijk niet zaligmakend. Het mag geen excuus zijn om meer met de auto te gaan rijden. Het promoten van duurzame verplaatsingen blijft een topprioriteit.

Wat is het huidige aantal elektrische wagens in Brussel? Kan u dat vergelijken met andere gewesten?

Wordt er een project gelanceerd om in oplaadpunten te voorzien in Brussel? Vanaf wanneer? Is er al een concreet project of bevindt het zich nog maar in de planfase?

Hoeveel hybride wagens die rijden op een combinatie van een verbrandings- en elektrische motor, zijn er in Brussel?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Elektrische auto's lijken inderdaad steeds meer een belangrijke rol te gaan spelen in het toekomstige mobiliteitsbeleid. Het gewest zal daar op een of andere wijze moeten op inspelen. Een belangrijk aspect daarvan is de oplaadmogelijkheid voor de elektrische auto's. Er is zeker nog heel wat werk aan de winkel, maar dat realiseer je niet van de ene dag op de andere en bovendien zijn er heel wat uitdagingen op het vlak van mobiliteit.

Het aandeel van de elektrische wagens in het Brusselse verkeer is verwaarloosbaar. Dat is geen verrassing, want er zijn nog maar heel weinig modellen ter beschikking. De algemene directie Statistiek en Economische Informatie van de FOD Economie telt slechts 10 elektrische voertuigen op 5.192.566 personenwagens in het Belgische wagenpark.

Op vraag van het gewest heeft de VUB een studie uitgevoerd over de laadinfrastructuren voor elektrische voertuigen tussen 2000 en 2002. Deze studie drong aan op de installatie van dertig laadpunten verspreid over het grondgebied van het gewest. De technologie van de elektrische voertuigen en van het laden ervan is de laatste jaren

avec un système propre. Dès lors, il faut que d'abord et avant tout des initiatives visant à la standardisation et à la normalisation soient prises au sein du secteur automobile. L'Union européenne pourrait éventuellement réglementer en la matière, mais le secteur automobile peut également mettre au point lui-même un système uniforme.

La société Total a annoncé qu'elle placerait des points de recharge pour les véhicules électriques dans certaines stations-service à Anvers et Bruxelles.

En août 2009, la Belgique comptait 5.347 voitures hybrides, ce qui revient à une voiture sur mille. Même si depuis lors, ce nombre s'est étoffé, il est encore très restreint.

Le projet pilote de Cambio et de la VUB, auquel vous avez fait allusion, est soutenu par le gouvernement et n'est pas un projet privé. Il devrait nous permettre d'étoffer nos connaissances au sujet des besoins énergétiques et du système de chargement en Région bruxelloise.

La Région bruxelloise souhaite, par ailleurs, adhérer au projet européen EVA, qui vise à promouvoir l'adoption de la voiture électrique.

Enfin, je tiens à répéter que le défi majeur pour la Région consiste à réduire la congestion automobile. Les voitures électriques, bien qu'elles polluent moins, ne permettent pas pour autant de remédier à ce problème.

sterk geëvolueerd. Een update van die studie is dan ook nodig in het licht van de buitenlandse verwezenlijkingen, meer bepaald in Frankrijk en in Duitsland. Het probleem is dat de verschillende systemen momenteel nog niet genormaliseerd en gestandaardiseerd zijn.

Op het autosalon heb ik alle soorten elektrische wagens bekeken. De meeste werken met een eigen systeem. Een uniforme laadpaal die we vanuit het gewest overal installeren, ligt dus niet voor de hand. Binnen de autosector zelf moeten er eerst initiatieven tot standaardisering en normalisering worden genomen. De Europese Unie zou dit eventueel kunnen regelen, maar de autosector kan dat systeem zelf ook opzetten.

De maatschappij Total heeft aangekondigd laadpalen voor elektrische voertuigen in sommige tankstations in Antwerpen en Brussel te zullen plaatsen.

In augustus 2009 waren er in België 5.347 hybride-wagens. Dat komt neer op één wagen op duizend. Intussen kunnen er nog een aantal aan worden toegevoegd, maar het aantal blijft nog zeer beperkt.

Verder geef ik nog graag aan dat mijn administratie onder impuls van minister Grouwels een pilootproject van Cambio en de VUB ondersteunt. U hebt er zelf allusie op gemaakt. Het betreft hier niet een volledig privéproject. Het gaat om een project dat samen met de overheid en de VUB wordt uitgevoerd. De test zal toelaten om heel wat kennis over de energiebehoeften en het opladen in het Brusselse Gewest op te doen.

Brussel heeft intussen trouwens een aanvraag ingediend om lid te worden van EVA. Dat is een Europees project waaraan steden als Rotterdam, Barcelona en ook de privé-sector ervaringen uitwisselen over het soort beleid dat kan worden gevoerd om de elektrische wagens te stimuleren en in goede banen te leiden.

Tot slot wil ik herhalen wat u zelf al hebt gezegd. De grote uitdaging voor de mobiliteit in ons gewest ligt niet in het toelaten van elektrische wagens, maar in het verminderen van de congestie. Ze zijn wel milieuvriendelijker maar lossen het file-probleem niet op. Dat mogen we natuurlijk niet vergeten.

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *J'espère que la standardisation pourra être concrétisée. J'espère également qu'en qualité de secrétaire d'État, vous insisterez auprès de l'État fédéral et de l'Union européenne sur la mise en place de celle-ci.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION 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 "le problème des bouchons à Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE MME VIVIANE TEITELBAUM,

concernant "l'étude sur la mobilité à Bruxelles".

M. le président.- Le secrétaire d'État Bruno De Lille répondra aux interpellations.

La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Selon l'étude TomTom, Bruxelles serait la capitale européenne la moins mobile, en termes de circulation automobile. La moitié des routes y*

De heer Jef Van Damme.- Ik dank u voor uw antwoord. Ik hoop toch dat er concreet zal worden gewerkt aan de standaardisering, als dat een obstakel vormt. Ik hoop ook dat u als staatssecretaris vanuit de Brusselse Regering er bij de federale en Europese autoriteiten op zult aandringen dat er werk wordt gemaakt van de standaardisering.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "het fileprobleem in Brussel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM,

betreffende "de studie over de mobiliteit in Brussel".

De voorzitter.- Staatssecretaris Bruno De Lille zal de interpellaties beantwoorden.

De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- Volgens TomTom, niet noodzakelijk een neutrale speler in het verkeer, is Brussel de minst mobiele stad van alle Europese hoofdsteden. Daar moet worden onder verstaan de

seraient saturées quotidiennement.

Il ressort de chiffres du SPF Mobilité que la circulation continue à augmenter à Bruxelles, contrairement aux autres Régions. Votre cabinet a déclaré que nous devons prendre des mesures d'urgence pour améliorer la qualité de la vie à Bruxelles. Quelles mesures avez-vous déjà prises et lesquelles prévoyez-vous, à court, moyen et long terme, pour réaliser ce revirement ?

La réponse figurera pour une grande partie dans le Plan Iris.

Il y a plus d'un an, votre prédécesseur avait fait approuver une première version du Plan Iris par le gouvernement. Nous espérions qu'après environ neuf mois, le nouveau gouvernement aurait une vision claire du problème de la mobilité à Bruxelles. Je voudrais ne pas devoir attendre jusqu'aux vacances d'été pour la connaître.

Il y a quelques semaines, une discussion a été menée dans la presse sur les mesures à prendre maintenant. C'était pénible, non seulement pour vous, mais aussi pour Bruxelles dans son ensemble. Que faites-vous et que ferez-vous demain ? J'espère que vous ne répondrez pas que nous devons attendre le Plan Iris.

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

minst mobiele stad voor auto's. Nog andere parameters zijn immers van belang om te bepalen of een stad al dan niet mobiel is.

TomTom komt tot de conclusie dat Brussel de minst mobiele stad is op het vlak van het autoverkeer van alle Europese hoofdsteden. Weer volgens TomTom zou 50 procent van de wegen elke dag zijn dichtgeslibd. Het gaat vooral over de hoofdwegen, de centrale gewestwegen van Brussel.

Uit cijfers van de FOD Mobiliteit blijkt dan weer dat het autoverkeer in Brussel blijft toenemen, in tegenstelling tot de andere twee gewesten. Uw woordvoerder stelt dat we dringend maatregelen moeten nemen om Brussel tot een aangename en leefbare stad te maken om er te wonen en te werken.

Mijn vragen zijn nogal evident. Welke maatregelen hebt u al genomen? Welke maatregelen zult u nog nemen om op korte termijn de kentering te realiseren? Welke maatregelen om die op middellange termijn te realiseren? En welke op de lange termijn?

Het antwoord zal voor een groot gedeelte al in het Irisplan staan.

Wij wachten allemaal op het Irisplan. Uw voorganger had daarvan al een eerste versie door de regering laten goedkeuren. Dat is intussen al meer dan een jaar geleden. Na een negental maanden mogen we toch verwachten dat de regering een uitgesproken visie heeft over het mobiliteitsprobleem in Brussel.

Ik zit op hete kolen en hoop niet tot de zomervakantie te moeten wachten alvorens er knopen worden doorgehakt. We hebben gezien dat er een aantal weken geleden in de pers een discussie werd gevoerd over welke maatregelen er nu wel moesten worden genomen en welke niet.

Dat was wat pijnlijk, niet alleen voor u, maar ook voor heel Brussel. Mijn vragen zijn duidelijk. Wat gaat u nu en morgen doen? Ik hoop dat u niet gaat zeggen dat we moeten wachten op het Irisplan want we wachten al een jaar.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Comme je l'avais déjà signalé lors de ma question d'actualité du 23 avril dernier, je souhaiterais vous interpellier sur l'étude réalisée par le système de navigation TomTom, qui classe Bruxelles en première place des villes les plus embouteillées d'Europe.

Il en ressort que les conducteurs bruxellois rencontrent quotidiennement des retards sur près de 40% du réseau routier. Le classement se base sur la vitesse moyenne enregistrée sur le réseau routier, via un relevé quotidien effectué grâce à des informations récoltées à partir du GPS de trente millions d'utilisateurs.

Selon la société, "À partir du moment où les conducteurs roulent à 70% au moins de la vitesse limite autorisée, les conditions de circulation sont considérées comme congestionnées. Un trajet d'une durée maximale d'une heure intégrerait vingt minutes au plus de bouchons".

Lorsque je l'ai interrogée, la ministre Mme Grouwels m'a fait part de sa surprise à l'égard de l'information. Elle a émis une certaine réserve et indiqué que de nombreux éléments manquaient afin de juger de la pertinence de cette étude au niveau de la Région. D'autre part, elle estimait qu'il persistait des incertitudes sur les zones reprises en compte, les réseaux routiers visés, celui de la Région, les autoroutes pénétrant dans la ville, le ring, ainsi qu'à l'égard du moment où l'étude avait été réalisée et de la période sur laquelle elle s'étalait (heure de pointe, heure du matin, heure du soir, période de l'année).

Elle a indiqué qu'une instruction avait été donnée à Bruxelles Mobilité pour demander l'étude complète afin de l'analyser en profondeur. Avez-vous pu vous procurer l'étude en question ? Bruxelles Mobilité a-t-elle pu se prononcer sur sa pertinence ?

Avez-vous obtenu des compléments d'information concernant une série de données relatives aux paramètres de l'étude ? Pouvez-vous nous en procurer le contenu ?

Touring Secours a mis en exergue un certain nombre de défaillances de la politique de mobilité actuelle. Quelles sont les réponses que le gouvernement compte y apporter ?

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Uit een onderzoek van het navigatiesysteem TomTom blijkt dat Brussel op de eerste plaats staat als Europese stad met de meeste files.*

De Brusselse chauffeurs ondervinden dagelijks vertragingen op 40% van het wegennet. De rangschikking is gebaseerd op de gemiddelde snelheid, geregistreerd door de GPS-toestellen van 30 miljoen gebruikers. Een snelheid van hoogstens 70% van de maximumsnelheid wordt daarbij beschouwd als teken van een file.

Mevrouw Grouwels antwoordde op een dringende vraag hierover dat er onvoldoende informatie was om de relevantie van deze studie te beoordelen, onder meer over de zones en de wegen waarmee rekening gehouden werd, de uren waarop gemeten werd en de periode die de studie besloeg.

Mobiel Brussel zou de volledige studie opvragen en analyseren. Hebt u de studie ontvangen? Wat vindt Mobiel Brussel ervan?

Hebt u bijkomende informatie gekregen over de parameters van de studie? Touring Wegenhulp heeft gewezen op een aantal tekortkomingen van het mobiliteitsbeleid. Hoe zal de regering daaraan verhelpen?

Hebt u concrete plannen om de files tegen te gaan?

Ongeveer 378.789 pendelaars komen in het gewest werken. Dat is 20% meer dan tien jaar geleden. Het aantal verplaatsingen van minder dan 5 km is met 60% gestegen en het aantal verplaatsingen met de wagen met 70%.

De opeenvolgende regeringen spreken altijd over plannen om ons ervan te overtuigen dat ze de problemen aanpakken. De doelstellingen van het Iris 2-plan zijn duidelijk: 20% minder verkeer in 2015 en 30% minder in 2020. In de periode 2003-2008 zou de verkeersdruk al met 4% gedaald zijn.

Waar komen die cijfers juist vandaan? Ze lijken me niet helemaal te kloppen.

Ook ik vraag me af welke maatregelen u zult treffen. Hoe zult u over dit probleem communiceren, minder dan twee maanden voor het Belgische voorzitterschap? Hoe denkt u het Brusselse blazoën te kunnen oppoetsen?

Enfin, avez-vous des pistes à présenter de manière concrète quant à cette problématique ?

Quelque 378.789 personnes résidant hors de la Région viennent y travailler, ce qui représente une augmentation de 20% en dix ans, soit plus de 60% de déplacements qui font moins de 5 km et 70% de déplacements qui se font en voiture sur la zone.

Depuis des années, on ne cesse de répéter que des efforts et des moyens sont mis en oeuvre pour résoudre le problème de mobilité. Dans le cadre du plan Iris 2, vous avez largement communiqué quant à l'arsenal déployé pour tenter de nous convaincre qu'on y travaille. Les objectifs sont clairs : moins 20% de trafic en 2015 et moins 30% en 2020. Et rien que pour la période 2003-2008, on serait déjà à moins 4%.

Comment a-t-on fait pour aboutir à ces chiffres, surtout quand on voit ce qui se passe actuellement ? Permettez-moi d'être plus que sceptique.

Dans ce cadre, si l'on s'en réfère aux autres pays, qui semblent un peu mieux classés, même si toutes les situations rencontrées ne sont jamais totalement transposables, je me joins à mon collègue pour vous demander quelles mesures vous allez proposer et comment vous allez vous y prendre pour les appliquer.

À moins de deux mois de la présidence belge, comment comptez-vous communiquer sur ce problème ? Comment imaginez-vous rétablir l'image assez négative véhiculée par cette étude rendue publique ?

Discussion conjointe

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

Mme Céline Delforge.- Par égard aux services du compte rendu, qui sont très occupés ces derniers temps, je ne voudrais pas répéter ce qui a été déjà dit. En revanche, cette étude - avec ou sans biais - remet en évidence un problème endémique dans notre Région. Celle-ci s'illustre, une fois de plus, par les problèmes de congestion automobile, qui

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Uit respect voor de dienst verslaggeving zal ik niet herhalen wat anderen al hebben gezegd.

Deze studie bevestigt nogmaals dat het Brussels Gewest met een groot fileprobleem kampt, waardoor het economische verliezen lijdt en het

entraînent à la fois des pertes économiques et des conséquences de plus en plus graves sur la santé et l'environnement.

Il ne sert à rien de s'interroger sur les recettes qu'il conviendrait d'appliquer, car on les connaît tous et toutes. Ceux ou celles qui ne les connaîtraient pas encore peuvent se pencher sur un certain nombre d'études ou visiter une série de villes françaises comme Lyon, qui ont fait le choix - relativement simple dans ses principes - de répartir l'espace public et de diminuer les capacités routières pour les voitures.

Ces recettes sont donc bien connues. Tout le monde semble s'indigner ici de la situation actuelle et le secrétaire d'État, aussi brillant soit-il, dispose de certains outils, mais il est ni bourgmestre, ni chef de la police. Toute une série d'acteurs ne parviennent pas à se mettre d'accord.

À la longue, la situation devient pénible : on constate et déplore certains problèmes et on connaît les recettes - à appliquer éventuellement dans certains plans - mais cela finit toujours par coïncider quelque part. Ce qui m'inquiète, c'est ce manque de prise de conscience globale, à imputer à tous les partenaires de la Région, qui permettrait d'arrêter les bêtises et de s'y mettre. L'on sait bien que les recettes consistent en plusieurs axes :

- répartir l'espace public ;
- favoriser les transports en commun, y compris de surface ;
- mener une politique policière digne de ce nom en matière de respect du code de la route.

Ne serait-il pas temps de réunir tous les acteurs concernés afin de mener un débat en toute transparence et en public ? Il s'agirait de mettre chacun en face de ses responsabilités et de dégager un consensus autour des vraies priorités et ce, au-delà des discours récurrents et qui peuvent varier du tout au tout dans le chef de certaines formations politiques.

J'ai la chance de faire partie d'une formation qui reste cohérente de bout en bout en matière de mobilité, où qu'elle soit (dans les communes et à la Région). C'est sans doute là où réside le cœur du problème dans notre Région, et je ne discuterai pas

kwelijke gevolgen ondervindt op het vlak van leefmilieu en volksgezondheid.

Er bestaan studies over Franse steden (zoals Lyon) die de keuze maakten om de openbare ruimte te herverdelen en zo de capaciteit van de wegen konden reduceren.

De commissieleden uitte vandaag hun verontwaardiging over de Brusselse problemen. Maar hoe bekwaam de staatssecretaris ook is en welke beleidsinstrumenten hij ook hanteert, hij kan niet in de plaats treden van een burgemeester of een politiezonechef. Hij dient met alle beleidsverantwoordelijken tot een akkoord te komen.

Zowel de problemen als de oplossingen zijn bekend, maar als het op beslissen aankomt, hapert er altijd ergens iets. Dit gebrek aan globale verantwoordelijkheidszin ergert me.

Het genereren van inkomsten dient op verschillende manieren te gebeuren:

- *herverdeling van de openbare ruimte;*
- *uitbreiding van het openbaar vervoer, ook bovengronds;*
- *degelijk politiebeleid, opdat het verkeersreglement wordt nageleefd.*

Het is hoog tijd om alle betrokken beleidsverantwoordelijken samen te brengen voor transparant overleg. Er moet een consensus komen die de al te uiteenlopende standpunten binnen sommige politieke partijen overstijgt. Ik ben blij lid te zijn van een partij die in al haar geledingen coherente standpunten verdedigt inzake mobiliteit.

des découpages institutionnels auxquels elle est confrontée.

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

M. Jamal Ikazban.- À la suite du constat dressé, vous avez reparlé de l'instauration de mesures comprises dans le plan Iris 2, notamment la mise en place d'un système de tarification kilométrique, de priorité aux piétons, de sites propres, etc. Pour mon groupe, des mesures de fiscalité automobile ne peuvent s'appliquer que sur des véhicules neufs sur la base de normes européennes et à l'échelle nationale. Dans le cas contraire, on risque de pénaliser l'automobiliste bruxellois le moins favorisé socio-économiquement, alors que les gros embouteillages sont certainement causés par des non-Bruxellois.

Mon collègue Jef Van Damme a précisé que cette étude indique que 40% du trafic est situé aux entrées de Bruxelles. On peut peut-être en conclure qu'une partie importante de la congestion automobile est causée par des navetteurs, par ceux qui pénètrent dans Bruxelles.

Il serait intéressant que vous vous procuriez ces données, car TomTom dispose d'informations non négligeables. Cela permettrait d'identifier au sein du trafic bruxellois le nombre de voitures et notamment les points de départ de ces véhicules. TomTom possède certainement ces données.

Cela permettrait de casser l'idée que les problèmes de Bruxelles ne sont dus qu'aux Bruxellois. Si on veut limiter l'utilisation de la voiture, la priorité doit être donnée aux transports publics. Je voudrais particulièrement insister sur la mise en oeuvre de la diminution des ruptures de charge, le développement du réseau souterrain et la mise en place d'une vraie tarification sociale.

À ceux qui aiment prendre les autres villes comme exemple, je dirais qu'il ne faut pas comparer ce qui n'est pas comparable. On prend très souvent Londres comme exemple. Cependant Touring met en évidence que Londres est classée quatrième, alors qu'elle est dotée d'un péage urbain. Le péage urbain n'est donc pas la panacée.

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

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *U had het over de invoering van maatregelen van het Iris 2-plan, waaronder de invoering van een kilometerheffing, voorrang voor voetgangers, enzovoort. De PS vindt dat de nieuwe belastingen op voertuigen enkel mogen worden geheven op nieuwe voertuigen en op basis van Europese en nationale regels. Het kan niet de bedoeling zijn om Brusselaars met weinig geld te straffen. De files worden veroorzaakt door niet-Brusselaars.*

De heer Jef Van Damme wees op een studie die aantoonde dat 40% van het autoverkeer over de invalswegen gaat. Het zijn dus de pendelaars die het fileprobleem voor een groot deel veroorzaken.

Het zou goed zijn als u de gegevens van TomTom kunt krijgen, want u zal dan informatie hebben over het aantal auto's in het Brussels verkeer en hun vertrekpunten. Op die manier zou u ook het waanidee dat de files enkel door Brusselaars worden veroorzaakt uit de wereld kunnen helpen.

Om het autoverkeer terug te dringen, moet het openbaar vervoer beter worden. Mensen zouden minder moeten overstappen, het metronetwerk moet worden ontwikkeld en de tarieven moeten socialer worden.

Men mag geen appels met peren vergelijken. In Londen is er een stadstol en toch staat de stad vierde op de rangschikking. Een stadstol is dus geen wondermiddel voor het fileprobleem.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais). - *Le Plan Iris 2 semble être attendu avec beaucoup d'impatience. C'est une bonne chose, car cela signifie qu'il bénéficiera d'une base plus large. Alors qu'il existe depuis moins d'un an, ce gouvernement a déjà fort avancé dans son élaboration. Il avait fallu cinq années à mon prédécesseur pour en élaborer sa première version.*

Je partage la préoccupation générale au sujet de la mobilité à Bruxelles et je ne suis pas insensible aux résultats de l'étude. Mais je n'ai pas encore reçu tous les compléments d'information la concernant.

(poursuivant en français)

Nous avons donc pris contact par téléphone avec la société TomTom et une réunion est d'ores et déjà prévue dans les semaines à venir. Les collaborateurs de TomTom étaient assez enthousiastes à l'idée de venir nous présenter les études et les informations dont ils disposent.

Aujourd'hui, je ne suis pas enclin à juger de la pertinence de cette étude. Il m'est en effet difficile de le faire sans disposer encore des éléments qui ont été pris en compte pour sa réalisation : zone précise, durée, etc.

(poursuivant en néerlandais)

De plus, cette étude prend comme critère de congestion le fait que la vitesse soit inférieure à 70% de la vitesse autorisée, soit 35 km/h si la vitesse autorisée est de 50 km/h ou 49 km/h si la vitesse autorisée est de 70 km/h. Peut-on vraiment parler de congestion à ces vitesses ?

(poursuivant en français)

Par ailleurs, ces éléments doivent être comparés à l'évolution constatée dans les autres modes de transport. La fréquentation de la STIB a augmenté de 71% entre 2000 et 2009 et le nombre de cyclistes a plus que triplé au cours de la même période. Il n'en demeure pas moins que l'énorme charge de circulation en Région de Bruxelles-Capitale est un fait incontestable.

Quoi qu'il en soit, une telle étude offre l'occasion de souligner à nouveau la nécessité de remédier d'urgence à cette situation. Elle prouve qu'il existe un problème que nous ne pouvons nier. Nous

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris. - Iedereen wacht blijkbaar vol ongeduld op het Iris 2-plan. Dat is goed, want het betekent dat er een brede basis voor zal zijn. Deze regering bestaat nog geen jaar en in die tijd is ze al erg ver opgeschoten met dit plan, terwijl mijn voorganger het in 2004 had moeten klaar hebben, maar er vijf jaar over gedaan heeft om een eerste versie op te stellen.

Ik deel de algemene bezorgdheid over de verontrustende mobiliteitssituatie in Brussel en sta niet ongevoelig tegenover het probleem van de files en de resultaten van de studie van TomTom. Over deze concrete studie heb ik op dit ogenblik nog niet alle bijkomende informatie.

(verder in het Frans)

Mijn medewerkers hebben eerstdaags een ontmoeting met de onderzoekers om kennis te nemen van de resultaten en aanbevelingen.

Daarom kan ik vandaag nog niet volledig oordelen over de relevantie van deze studie. Zonder precieze kennis van alle elementen (zone, tijdsduur, enzovoort) is het moeilijk hierop te reageren.

(verder in het Nederlands)

Bovendien neemt deze studie als congestiecriteria het feit dat de snelheid lager ligt dan 70% van de toegelaten snelheid. Dat moet men met een korrel zout nemen. Als de toegelaten snelheid 50km/u is, kan men 35 km/u rijden. Congestie betekent voor mij dat het niet meer vooruit gaat. Als men aan een constante snelheid van 35 km/u door de stad kan rijden, is er geen congestie. Als het over 70 km/u gaat, dan rijdt men aan 49 km/u. Kan men bij die snelheden werkelijk over congestie spreken? We zouden graag wat meer duidelijkheid hebben over die zaken.

(verder in het Frans)

Bovendien moeten die elementen worden vergeleken met de evolutie van andere vervoermiddelen: een toename van 71% van het gebruik van de MIVB tussen 2000 en 2009 en een verdriedubbeling van het aantal fietsers in dezelfde periode. Desondanks is de enorme verkeersdruk in Brussel een onbetwistbaar feit. Een onderzoek als dit is in elk geval goed om de sense of urgency

disposons en effet d'éléments, notamment au travers des résultats de l'étude préparatoire au plan Iris 2, qui confirment que la charge de circulation dans la Région est en pleine croissance.

(poursuivant en néerlandais)

Le scénario tendanciel, c'est-à-dire sans mesures fermes pour endiguer le problème, prévoit une augmentation de la congestion et du nombre de kilomètres parcourus sur les voiries bruxelloises, et plus particulièrement sur le réseau secondaire, qui a déjà enregistré une augmentation de 30% en dix ans.

Cette situation dégrade significativement les conditions de déplacement de tous les modes, y compris des transports en commun de surface, des piétons et des cyclistes. Elle nuit également au cadre de vie des habitants et des usagers de la ville et met en danger sa viabilité économique.

(poursuivant en français)

Par ailleurs, il faut signaler que la situation n'est pas figée. Il existe un potentiel d'amélioration significatif; le transfert modal doit encore se renforcer. Vous avez cité quelques chiffres. En effet, 62,5% des déplacements en voiture effectués dans la Région concernent des distances inférieures à cinq km et 25% des distances sont inférieures à un kilomètre. Une part importante de ces déplacements pourraient donc être effectués aisément en utilisant d'autres modes : la marche, le vélo ou les transports en commun.

Tout cela doit nous inciter à poursuivre et à renforcer les actions menées actuellement en faveur de la marche, du vélo et des transports publics. Le transfert modal vers ces modes n'est possible qu'en rationalisant simultanément l'usage de la voiture. La réponse à ces questions de congestion et de charge de circulation ne peut en aucun cas mener à une augmentation de la capacité routière. Au contraire, cette option ne ferait qu'accentuer le problème à terme.

(poursuivant en néerlandais)

Les principaux outils pour atteindre ces objectifs sont les suivants.

La politique de stationnement doit viser une

nogmaals te benadrukken.

(verder in het Nederlands)

Het trendmatige scenario, met andere woorden zonder duidelijke maatregelen, voorziet een toename van de congestie en van het aantal afgelegde kilometers op de wegen in het Brussels Gewest en vooral op het secundaire wegennet, waarvoor men een toename van 30% in tien jaar tijd noteerde. De toename werd niet hoofdzakelijk op de hoofdwegen geregistreerd omdat die al eerder aan hun limiet zaten. Het was duidelijk dat mensen de kleinere wegen begonnen te gebruiken om hun bestemming toch te bereiken. Vandaar de sterke toename.

Zo'n toename moeten we absoluut vermijden. Deze situatie tast de verplaatsingsomstandigheden van alle modi aanzienlijk aan: niet alleen van de wagens, maar ook, en niet in het minst, van het bovengrondse openbaar vervoer, van de voetgangers en van de fietsers. Het tast eveneens de levenskwaliteit van de inwoners en de gebruikers van de stad aan en het is slecht nieuws voor de economische leefbaarheid van de stad.

(verder in het Frans)

Er is overigens nog veel ruimte voor verbetering. De modale verschuiving moet beter. 62,5% van de verplaatsingen met de wagen zijn korter dan 5 km en een kwart van de afstanden bedraagt minder dan één kilometer. Een groot deel van deze afstanden kan makkelijk te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer worden afgelegd.

We moeten dan ook het gebruik van deze alternatieven meer bevorderen. Dat is enkel mogelijk als we gelijktijdig het gebruik van de wagen rationaliseren. We mogen in geen geval de fileproblemen en de verkeersdruk oplossen door meer wegen te creëren. Dat zou het probleem alleen maar erger maken.

(verder in het Nederlands)

De voornaamste instrumenten om deze dubbele doelstelling, modale verschuiving en rationeler gebruik van de wagen, te bereiken zijn de volgende.

Het parkeerbeleid, zowel buiten als op de openbare

utilisation plus rationnelle de la voiture. Il convient ainsi de bien respecter le Règlement régional d'urbanisme, qui plafonne le nombre de places de stationnement en fonction de l'accessibilité par d'autres modes.

(poursuivant en français)

Des concertations sur le système de tarification à l'usage, l'application des taxations intelligentes en fonction des kilomètres parcourus, de l'itinéraire, de la période, etc., sont actuellement en cours avec les deux autres Régions. Nous ne pouvons agir seuls dans notre Région. Des discussions sont donc menées avec les deux autres Régions sur le système actuel.

La politique en matière d'aménagement du territoire est également un outil incontournable pour réduire la demande de mobilité. Il est essentiel d'intégrer les activités futures, qu'il s'agisse d'activités économiques tertiaires, sociales ou de loisirs, en fonction de l'accessibilité à l'intermodalité bénéficiant de la meilleure offre, notamment au niveau des transports en commun. Le PRDD actuellement en cours d'élaboration devra en tout cas y répondre.

(poursuivant en néerlandais)

Dans le même temps, l'offre d'alternatives doit être élargie et renforcée. Bruxelles doit devenir plus piétonne en facilitant le cheminement piéton naturel.

Les aménagements cyclables sont en pleine croissance : 200 km de pistes ont été aménagés depuis 2007. De plus, la ministre Mme Grouwels s'est engagée à la fin de l'an dernier à investir un montant de 6,5 millions d'euros dans les infrastructures cyclables.

L'offre de transports en commun doit être renforcée, notamment au travers des aménagements prévus dans le plan VICOM, qui confère la priorité au transports publics de surface sur la circulation automobile.

(poursuivant en français)

Le rail doit également jouer un rôle croissant, notamment via les infrastructures prévues dans le

weg, moet gericht zijn op een rationeler gebruik van de wagen. Parkeermogelijkheid op de plaats van bestemming moedigt immers het gebruik van de wagen aan. Daarom moeten we bijvoorbeeld het aantal voorbehouden parkeerplaatsen in kantoor-gebouwen beperken volgens de principes van de GSV (Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening), die het aantal parkeerplaatsen limiteert in functie van de bereikbaarheid door middel van andere modi. We moeten erop toezien dat deze verordening goed nageleefd wordt.

(verder in het Frans)

Momenteel vindt er overleg plaats met de andere twee gewesten over een slimme kilometerheffing op basis van de afgelegde kilometers, de genomen wegen, het tijdstip van de verplaatsing, enzovoort. Wij kunnen een dergelijk systeem immers niet alleen invoeren.

Ook het beleid inzake ruimtelijke ordening is een essentieel instrument om de mobiliteitsvraag te verminderen. Toekomstige activiteiten, ongeacht of het gaat om huisvesting, economische, tertiaire, sociale of vrijetijdsactiviteiten, moeten worden ingebed in functie van de bereikbaarheid, onder meer met het openbaar vervoer. Het GPDO zal hierop een antwoord moeten bieden.

(verder in het Nederlands)

Het aanbod aan alternatieven moet gelijktijdig worden uitgebreid en verbeterd. Brussel moet meer in het teken staan van de voetganger door bijvoorbeeld de natuurlijke voortgang van de voetgangers te vergemakkelijken. Ook fiets-inrichtingen verdienen onze aandacht. Het fiets-wegennet neemt wel toe. Sinds 2007 werden er al 200 kilometer fietspaden aangelegd.

U hebt eind vorig jaar ook het engagement van minister Grouwels gehoord over de inspanningen die er dit jaar zouden worden geleverd. Er zou een bedrag van 6,5 miljoen euro mee gemoeid zijn. Dat bedrag is nog nooit eerder in fietsinfrastructuur geïnvesteerd. Daar kunnen we alleen maar zeer blij mee zijn.

Ook het aanbod aan openbaar vervoer moet worden versterkt, onder meer door middel van inrichtingen die in het Vicomplan zijn voorzien. Daarin krijgt het bovengrondse openbare vervoer voorrang op

cadre du RER.

(poursuivant en néerlandais)

Il est dommage que la réalisation complète du réseau RER soit reportée à 2019. Cependant, il ne faudra pas attendre cette date pour en remarquer les premiers effets positifs.

(poursuivant en français)

Enfin, l'extension du système de vélos partagés Villo renforce l'offre de recours au vélo. Des mesures incitatives et de promotion en faveur des modes alternatifs sont également nécessaires, comme la Bike Experience, qui a lieu actuellement, le FridayBikeday ou Bike to work.

(poursuivant en néerlandais)

Dans les domaines cités, la concertation avec les Régions voisines est évidemment essentielle.

Des mesures doivent également être prises au niveau fédéral pour rationaliser l'usage de la voiture, notamment sur le plan de la fiscalité et des mécanismes facilitant l'usage de voitures de société, qui déresponsabilisent les conducteurs par rapport au nombre de kilomètres qu'ils parcourent.

(poursuivant en français)

Je ne compte pas mener d'étude sur cette étude, ni d'étude comparative avec d'autres pays. Je pense qu'il y a d'autres priorités. Je vais plutôt, à court terme:

- faire adopter le plan Iris 2 qui fixera les perspectives pour 2015 et 2020 ;
- finaliser les plans piétons et vélos ;
- entamer un plan marchandises ;
- préparer et terminer les États généraux de la sécurité routière 2011-2020.

Il est bien entendu que les expériences menées dans d'autres villes comparables, qu'elles soient couronnées de succès ou moins convaincantes, sont examinées par les services de l'administration et de

het autoverkeer.

(verder in het Frans)

Het treinverkeer moet ook een grotere rol spelen, met name via het GEN.

(verder in het Nederlands)

Het is jammer dat de volledige uitvoering van het Gewestelijke Expresnet nu uitgesteld is tot 2019. Anderzijds zal het wel niet tot 2019 duren voor we de eerste positieve effecten van dat Gewestelijke Expresnet zullen merken.

(verder in het Frans)

Door de uitbreiding van Villo wordt fietsen gestimuleerd. Er is ook nood aan initiatieven om alternatieve vervoerswijzen te stimuleren.

(verder in het Nederlands)

Overleg met de naburige gewesten binnen de verschillende opgenoemde domeinen is uiteraard essentieel.

Ook op federaal niveau moeten er maatregelen getroffen worden om het gebruik van de wagen te rationaliseren, met name op het vlak van fiscaliteit en de mechanismen die het gebruik van bedrijfs-wagens in de hand werken. Daarbij verliezen de bestuurders namelijk het verantwoordelijkheidsgevoel over het aantal kilometers dat ze afleggen. Als men niet meer moet betalen voor het bezit van een auto en ook niet voor de benzine, dan moedigt dat geen rationeel gebruik aan.

(verder in het Frans)

Ik zal mij niet bezighouden met deze studie of met vergelijkingen met andere landen. In plaats daarvan zal ik op korte termijn:

- het Iris 2-plan laten goedkeuren met doelstellingen voor 2015 en 2020;
- de voetgangers- en fietsplannen afwerken;
- een goederenvervoerplan opstellen;

la STIB. Les enseignements qui en sont tirés éclairent les mesures prises en Région bruxelloise.

Nous savons bien qu'il n'est pas toujours pertinent de comparer la situation vécue dans certaines villes avec celle de notre Région. Cependant, nous pouvons nous inspirer de certaines de leurs pistes afin de les adapter à Bruxelles.

(poursuivant en néerlandais)

Nous devons donc agir maintenant. C'est la meilleure manière de promouvoir Bruxelles pour sa qualité de vie, tant pour les Bruxellois que pour notre économie. L'image de Bruxelles sera valorisée si nous prenons des mesures visant à accélérer l'intermodalité. J'espère d'ailleurs qu'au prochain classement TomTom, nous n'occuperons plus la première place.

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- *Votre réponse me déçoit. Vous n'avez rien dit de neuf.*

Ma collègue d'ECOLO me déçoit aussi, car elle insiste surtout sur l'organisation interne de Bruxelles plutôt que de réclamer la mise en œuvre du Plan Iris.

Nous ne connaissons toujours pas la vision du gouvernement.

Vous ne faites qu'énumérer une série d'initiatives qui "doivent être prises", mais vous ne proposez rien de concret. Vous n'avez pas encore de Plan Iris, vous n'êtes pas encore parvenu à un consensus au sein du gouvernement et vous n'avez encore appréhendé aucun problème.

Vous dites vouloir rationaliser l'usage de la voiture, mais l'une des rares décisions prises par ce gouvernement consiste à construire un tunnel près de l'avenue de Cortenbergh, qui ne fera que renforcer son usage !

Quelles sont vos propositions concrètes dans le cadre du PRDD, dont nous n'avons encore rien vu sur papier ?

-de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid 2011-2020 voorbereiden.

De ervaringen van andere steden worden uiteraard bestudeerd door de administratie en de MIVB, om daar eventueel lessen uit te trekken.

(verder in het Nederlands)

Met andere woorden, we moeten nu handelen. Dat is de beste manier om Brussel als leefbare stad te promoten, zowel voor onze inwoners als voor onze economie. Het imago van het Brussels Gewest wordt opgekrikt als we maatregelen nemen om de modale verschuiving te realiseren en te versnellen. Er wordt volop werk gemaakt van maatregelen. Ik hoop dan ook dat als TomTom de volgende keer een studie publiceert, we in de rangschikking gezakt zijn. We kunnen dan voor een keer trots zijn dat we niet meer op de eerste plaats staan.

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

De heer Jef Van Damme.- Ik ben nogal ontgoocheld door uw antwoord. U hebt niets nieuws verteld.

Ook mijn ECOLO-collega ontgoochelt me. Ik had verwacht dat ze zou vragen het Irisplan snel uit te voeren, maar ze hamert vooral op de interne organisatie van Brussel.

De regering moet in deze zaak een duidelijk standpunt innemen. Ik hoop dat mijn collega's van ECOLO ernaar zullen streven dat die visie er komt. Want wat is de visie van de regering? U hebt nog altijd niet op die vraag geantwoord.

U geeft uitsluitend een opsomming van een hele reeks initiatieven die "moeten worden genomen". Nergens geeft u aan wat u concreet doet. U beschikt nog niet over een Irisplan; u hebt nog geen consensus bereikt binnen de regering en u hebt nog geen enkel probleem aangepakt.

U zegt dat u niet alleen alternatieven wilt uitbouwen, maar dat u ook het autogebruik wilt rationaliseren. Welnu, één van de weinige beslissingen die deze regering heeft genomen, is de bouw van een tunnel nabij de Kortenberglaan. Een dergelijke beslissing doet het autogebruik juist

En matière de politique de stationnement, aucun arrêté d'exécution n'a encore été pris.

Vous déclarez qu'il faut modifier les règles du RRU, mais vous ne dites absolument pas dans quel sens. Allez-vous, par exemple, modifier la règle selon laquelle il faut prévoir un emplacement de parking par logement ?

Comment allez-vous améliorer la mobilité à Bruxelles et proposer plus de transports en commun, sachant que ces compétences dépendent toutes de votre collègue ?

En matière d'infrastructures cyclables et d'adaptation de la fiscalité fédérale en faveur de l'utilisation du train, vous renvoyez la responsabilité au gouvernement fédéral.

Pourquoi faites-vous partie du gouvernement si vous n'arrivez à concrétiser que si peu de choses ?

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Quand vous dites que cela fait moins d'un an que vous mettez en place cette politique, je voudrais vous faire remarquer qu'il s'agit de la même majorité qu'avant. On déplace la responsabilité sur les autres collègues, de la Région vers les communes, mais à un moment donné il faut assumer et voir si on oeuvre à l'amélioration des choses. C'est un peu tristounet de reporter cette responsabilité.

Concernant le PRDD, je voudrais dire, comme mon collègue, qu'il n'est pas fonctionnel. Il faut mettre en place des solutions de manière concrète. Nous sommes comme Soeur Anne et ne voyons rien venir.

toenemen en staat dus haaks op uw voornemens!

U hebt het over het GPDO, maar van dat plan staat nog altijd niets op papier. Wat zijn uw concrete voorstellen in het kader van het GPDO?

U zegt dat het parkeerbeleid moet worden uitgevoerd, terwijl dat niet tot uw bevoegdheidsdomein behoort. Er moeten uitvoeringsbesluiten genomen worden. Tien maanden later is er van de uitvoering van het parkeerbeleid nog altijd niets in huis gekomen.

U zegt dat de regels van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening moeten worden aangepast. Zo staat er bijvoorbeeld in dat er één parkeerplaats moet zijn per woning. Dat wilt u aanpassen, maar u zegt helemaal niet in welke richting die aanpassingen moeten gaan. Zult u ervoor zorgen dat er minder parkeerplaatsen zijn of niet?

U hebt het over een betere intramobiliteit en over meer openbaar vervoer. Al die zaken vallen onder de bevoegdheid van uw collega, mijnheer de minister. Hoe zult u de toestand verbeteren?

Ook inzake de fietsinfrastructuur en de aanpassing van de federale fiscaliteit inzake het treingebruik, legt u de verantwoordelijkheid bij iemand anders, namelijk bij de federale overheid.

Als u zo weinig kunt verwezenlijken, waarom zit u dan eigenlijk in de regering, mijnheer de minister?

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- U zegt dat u iets minder dan een jaar bezig bent met dit nieuwe beleid op poten te zetten, terwijl de meerderheid toch dezelfde is gebleven. U schuift de verantwoordelijkheid door naar uw voorganger en naar de gemeenten, maar u zou beter zelf uw verantwoordelijkheid nemen.

Het GPDO werkt niet. Ik verwacht concrete oplossingen.

We wachten nog steeds op het Iris 2-plan.

Kunt u ons de resultaten en de analyse van de studie van TomTom bezorgen?

Iris 2 a été affublé de divers surnoms sous la précédente législature, l'Arlésienne, le monstre du Loch Ness. On était en attente et on attend toujours.

Quant à l'étude et aux données de TomTom, serait-il possible que vous nous communiquiez les résultats et l'analyse des résultats ? Ce serait plus simple que de revenir dans trois mois avec une interpellation à ce propos.

Nous ne sommes pas contre la taxe. Toutefois, il faut une coordination avec les autres Régions, parce que cela n'a pas de sens de laisser Bruxelles prendre seule une telle mesure. Et il faudrait aussi en discuter avec les pays limitrophes, car notre pays est tout petit, même si nous ne sommes jamais d'accord sur rien.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Vous déplorez le fait qu'il n'y ait toujours pas de plan et le manque d'avancées dans ce dossier, mais ceci prend du temps.*

Ce plan est discuté au sein du gouvernement. Il importe de le promouvoir et qu'il soit soutenu par tous. Il peut également être un élément de référence pour le volet mobilité du PRDD. Nous prenons dès lors notre temps pour être certain que tout le monde est sur la même longueur d'onde. Le plan doit en effet être opérationnel jusqu'en 2020.

Je comprends votre frustration, car il s'agit d'un dossier que mon prédécesseur n'est pas parvenu à finaliser après plusieurs années. Vous ne pouvez toutefois pas attendre que ce gouvernement le finalise en quelques semaines. Nous faisons le nécessaire pour que le plan soit mené à bien. Mme Grouwels vous le confirmera.

Votre remarque concernant le tunnel Cortenbergh n'est pas pertinente. Ce tunnel n'attirera pas de trafic supplémentaire. Le trafic en surface sera en effet considérablement réduit, et dans le tunnel les trois bandes de circulation actuelles seront réduites à une seule bande dans chaque direction. L'effet sera donc l'inverse de ce que vous craignez.

Je vous suggère d'adresser vos questions sur l'agence de stationnement à Mme Grouwels, qui travaille dur sur cette matière. La concertation avec les communes prend beaucoup de temps, ce

De MR is niet tegen een nieuwe verkeersbelasting, maar u moet daarvoor wel in overleg met de andere gewesten en met onze buurlanden handelen.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Wat baten kaars en bril als de uil niet zien wil, zegt het spreekwoord. Mijnheer Van Damme, u klaagt dat er nog steeds geen plan is en dat de zaken niet opschieten. Zoals ik al zei, kost dat echter tijd.

We hebben wel een plan en we bespreken dat nu in de regering. Het is belangrijk dat iedereen er achter staat, want als het Iris 2-plan er is, moet het ook uitgevoerd worden door iedereen. Het kan dan meteen ook dienen als inspiratie voor het mobiliteitsluik van het GPDO. Daarom nemen we onze tijd om er zeker van te zijn dat iedereen op dezelfde golflengte zit. Het plan moet immers werkzaam zijn tot 2020.

Ik begrijp dat u gefrustreerd bent omdat mijn voorganger jaren bezig geweest is met het plan en het hem niet gelukt is het af te ronden. U kunt nu echter niet verwachten dat deze regering alles rond krijgt op een paar weken tijd. Wij proberen ervoor te zorgen dat het plan goed uitgevoerd zal worden. Mevrouw Grouwels zal dit bevestigen.

Uw opmerking over de Kortenbergtunnel klopt niet. Deze tunnel zal geen bijkomend autoverkeer aantrekken. Dat gebeurt immers wanneer er boven de grond geen aangepaste maatregelen genomen worden om daar het autoverkeer te verminderen. Bij de Kortenbergtunnel zal het verkeer aan de oppervlakte heel sterk gereduceerd worden. Bovendien zal de tunnel slechts één rijstrook bevatten in elke richting, terwijl er nu drie zijn. Hij zal dus

qui explique pourquoi le plan n'est pas encore prêt.

(poursuivant en français)

Il n'y aura aucun problème à vous communiquer l'analyse réalisée par TomTom.

Quant à la remarque portant sur le PRDD, je ne connais aucun gouvernement qui a réalisé ce type de travail en quelques mois. En outre, il faut savoir que si l'on procède à des travaux préparatoires afin de réaliser un plan basé sur les grands besoins réels rencontrés par Bruxelles, il faut prendre le temps nécessaire. De telles études et enquêtes prennent du temps si l'on veut qu'elles soient bien faites.

Si nous pouvions mener certaines actions contre les voitures de société, par exemple, ce serait déjà bien !

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- *Il est vrai que votre prédécesseur avait beaucoup d'idées et qu'il n'a pu toutes les concrétiser.*

Mais j'attends encore toujours vos idées, et surtout vos actes.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. JAMAL IKAZBAN

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

eerder het tegenovergestelde effect hebben van wat u suggereert, al staat het u natuurlijk vrij daar anders over te denken.

Ik stel voor dat u uw vragen over het parkeeragentschap tot minister Grouwels richt. Zij werkt daar hard aan. Zoals u weet, wordt ze met zeer veel moeilijkheden geconfronteerd omdat het Brussels Gewest weliswaar het voortouw neemt, maar ook zijn best doet om goed samen te werken met de gemeenten. In het verleden was dat niet altijd het geval. Het gebrek aan overleg heeft niet altijd goede resultaten opgeleverd. Welnu, overleg plegen vraagt tijd. Dat is een van de redenen waarom het plan nog niet klaar is.

(verder in het Frans)

Het is geen probleem om u de analyse van TomTom te bezorgen.

Geen enkele regering kan in enkele maanden tijd een plan zoals het GPDO opstellen. Er zijn voorbereidende studies nodig om de reële behoeften van Brussel te kennen. Dergelijke studies vragen tijd als wij ze goed willen doen.

Het zou reeds goed zijn als wij tegen bijvoorbeeld de bedrijfswagens iets zouden kunnen doen.

De heer Jef Van Damme.- Nog een korte reactie. Het feit dat uw voorganger heel veel ideeën had en er een deel niet van werden gerealiseerd, klopt.

Ik wacht echter nog altijd op uw ideeën en vooral op uw daden. Zolang u geen daden stelt, kunnen we er u nadien ook niet op afrekenen. Dat is ook een manier om te reageren en dat vind ik zeer spijtig.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

**CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

**concernant "les mesures d'économie à
mettre en oeuvre au sein de la STIB".**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
CÉLINE DELFORGE,**

**concernant "la politique immobilière de la
STIB".**

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

M. Jamal Ikazban.- Dans un climat de difficultés budgétaires et au vu des restrictions que la Région bruxelloise devra s'imposer, la situation financière actuelle de la STIB l'oblige à dégager de nouvelles pistes d'économies. Le gouvernement bruxellois demande à l'opérateur public de transport de réaliser 5,5 millions d'euros d'économies sur ses frais de fonctionnement.

De nombreux efforts ont déjà été demandés au personnel de la STIB, bien conscient que la situation nécessite la participation de tous. Néanmoins, les nouvelles propositions de la direction portent, à nouveau, sur certains acquis des travailleurs. Ces derniers ne peuvent-ils pas, à juste titre, se considérer comme les éternels lésés et comme ceux à qui tous les efforts sont demandés ? La défense des acquis sociaux est un combat essentiel. Ma démarche vise essentiellement à garantir un plus grand respect des travailleurs.

La négociation du protocole d'accord relatif à la maîtrise du coût de la masse salariale est en cours. Il semblerait que la direction de la STIB lie à ces discussions le deuxième volet de la programmation sociale 2009-2010 concernant les fins de carrière. Dès lors, l'absence d'accord sur le protocole bloquerait les conventions sur les prépensions, alors que les syndicats les ont déjà votées positivement. Ces perspectives peu encourageantes génèrent, on peut le comprendre, un profond malaise et de vives tensions au sein de l'entreprise.

Un comité de gestion devait se tenir le mardi 20 avril, mais il a dû être reporté suite à l'éruption d'un volcan en Islande. J'ignore si une réunion a pu être

**BELAST MET OPENBARE WERKEN EN
VERVOER,**

**betreffende "de besparingsmaatregelen bij
de MIVB".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW CÉLINE DELFORGE,**

**betreffende "het vastgoedbeleid van de
MIVB".**

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Gezien de huidige financiële situatie vraagt de Brusselse regering de MIVB om 5,5 miljoen euro te besparen op haar werkingskosten.*

Het personeel is zich ervan bewust dat iedereen zijn steentje moet bijdragen en heeft al aanzienlijke inspanningen geleverd. De nieuwe voorstellen van de directie raken echter opnieuw aan enkele verworven rechten. Waarom moeten de inspanningen altijd van de werknemers komen?

De onderhandelingen over het protocolakkoord voor de beheersing van de loonmassa zijn aan de gang. De directie koppelt dit aan het deel van de sociale programmatie 2009-2010 over de prepensioenen. Zonder akkoord worden de overeenkomsten over de prepensioenen dus geblokkeerd, hoewel de vakbonden die al goedgekeurd hebben. Deze houding zorgt voor spanningen binnen de onderneming.

De vergadering van het beheerscomité van 20 april werd uitgesteld door de gevolgen van de IJslandse vulkaanuitbarsting. Is er sindsdien een vergadering geweest? Zijn er geen andere mogelijkheden om te besparen?

Ik denk bijvoorbeeld aan de nieuwe maatschappelijke zetel, het Royal Atrium gebouw, waar sinds maart 2009 alle centrale diensten van de MIVB, die vroeger over verschillende gebouwen aan de Gulden Vlieslaan en de de Stassartstraat waren verspreid, zijn gegroepeerd. Dat is een goede beslissing vanuit investeringsstandpunt, maar er staan vandaag nog altijd delen van het gebouw

organisée depuis. D'autres pistes pourraient-elles être explorées afin de réaliser des économies ?

Je pense notamment, mais cela ne doit pas être la seule piste, au nouveau bâtiment Royal Atrium. En effet, après d'importants travaux de rénovation, près de 700 personnes ont emménagé en mars 2009 dans le nouveau siège social. Tous les services centraux de la STIB, auparavant disséminés dans différents bâtiments de l'avenue de la Toison d'Or et de la rue de Stassart à Ixelles, y sont regroupés sur quelque 12.000 mètres carrés.

C'est là une bonne décision en termes d'investissement, mais l'ensemble du bien n'est pas encore totalement affecté aujourd'hui. Plusieurs interventions en conseil d'entreprise ont soulevé la question. Or, même si la direction s'est proposée de faire le nécessaire pour rentabiliser les parties inoccupées, rien n'est encore organisé à ce jour.

Je pense également à une autre piste, déjà évoquée par les organisations syndicales en conseil d'entreprise. Elle consisterait à mettre directement à contribution les membres de la direction générale et leurs staffs de cadres et, ce de différentes manières.

La direction générale a fait un pas dans ce sens en consacrant un montant de 100.000 euros à prélever sur les bonus et à répartir entre les bénéficiaires. Ce montant est néanmoins non récurrent et manifestement insuffisant. Quels autres types de contribution la direction générale est-elle encore disposée à consentir ? En effet, 100.000 euros, c'est bien, mais c'est aussi très peu au regard des nombreux efforts fournis par l'ensemble des travailleurs de la STIB depuis tant d'années !

Avez-vous rencontré la direction de la STIB afin de discuter des mesures d'économie à prendre ? Avez-vous eu connaissance des risques de blocage des conventions sur les prépensions ? Quelles dispositions comptez-vous prendre afin d'éviter ce blocage ?

Concernant la gestion des bâtiments, quel est le montant de l'acquisition ou de la location de l'Atrium ? À combien s'élèvent les coûts de déménagement des services rapatriés à l'Atrium ? À combien s'élèvent les coûts divers relatifs aux autres services non encore déplacés à l'Atrium ? Une location de l'espace disponible de l'Atrium peut-elle être envisagée, à défaut d'un rapatriement

leeg. De directieraad had voorgesteld die lokalen te rentabiliseren, maar daar is nog altijd niets van in huis gekomen.

De vakbonden hadden in de ondernemingsraad ook voorgesteld om een inspanning aan de directie- en kaderleden te vragen. De algemene directie heeft beslist een bedrag van 100.000 euro minder aan bonussen uit te keren. Dat is een goed begin, maar het gaat slechts om een eenmalig gebaar, dat in het niet valt bij de vele inspanningen die de werknemers van de MIVB in de loop der jaren hebben geleverd. Welke andere inspanningen is de algemene directie bereid om te doen? Hebt u de directie van de MIVB ontmoet om met hen over de besparingsmaatregelen te praten? Hoe zult u vermijden dat de overeenkomsten over de prepensioenen worden geblokkeerd?

Hoeveel kost de aankoop of de huur van het Atriumgebouw? Hoeveel heeft de verhuizing gekost? Hoeveel kosten de diensten die nog niet naar Atrium zijn verhuisd, zoals de business unit Tram, die in het Manhattangebouw is ondergebracht? Zou het niet goedkoper zijn om ook die diensten in het Atriumgebouw onder te brengen?

des autres services de la STIB en ses murs ? Une économie peut-elle être envisagée dans ce cadre ?

J'ajoute qu'alors que l'Atrium n'est pas encore totalement utilisé, la STIB occupe une superficie très importante dans un autre bâtiment, le Manhattan. La "business unit" Tram y est actuellement implantée. Ne serait-il pas opportun de mener une réflexion en la matière, afin d'éviter d'éventuels gaspillages et de réaliser des économies qui ne toucheraient pas directement le personnel ?

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

Mme Céline Delforge.- Je ne reviendrai pas sur les remarques ou les craintes émises par mon groupe par rapport aux mesures d'économie que notre société de transports en commun a dû accepter. Ces inquiétudes ont été clairement exprimées dans la discussion sur l'offre de transport et les conditions de travail des "Stibiens". Plus le temps passe et plus l'offre et la qualité du travail sont mises à mal par le budget. Certains acquis sociaux sont, par exemple, remis en cause.

En ces temps de crise, le personnel ne semble pas apprécier une série d'efforts qu'il doit supporter, d'autant plus que la STIB a déjà mis en œuvre par le passé toute une série de plans, qui touchent parfois aux conditions de travail. Actuellement, il n'est donc pas évident d'expliquer aux travailleurs qu'ils vont devoir assumer une partie de l'effort financier.

Les économies sont cependant incontournables dans le contexte budgétaire actuel. Elles se répartissent entre l'investissement, l'offre et les travailleurs. Quelles sont les alternatives envisageables pour que la crise pèse le moins possible sur les travailleurs ?

M. Ikazban a abordé la question des mètres carrés inoccupés dans le bâtiment Atrium de la STIB. Nous sommes en effet face à une situation paradoxale, où on demande aux travailleurs de fournir un effort, alors qu'un grand bâtiment de surfaces vides ne rapporte rien, entraîne des coûts. Par ailleurs, une série de services sont hébergés dans d'autres locaux, qui n'appartiennent pas à la STIB et qu'elle doit louer. Existe-t-il une raison technique impérieuse à l'inoccupation de ces mètres

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

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Ik zal de eerdere kritiek van ECOLO op de opgelegde besparingen van de MIVB niet herhalen.

Het personeel vindt het niet kunnen dat het in deze crisistijden extra inspanningen moet leveren, te meer daar de MIVB in het verleden ook al een aantal plannen heeft ingevoerd die gevolgen hadden voor de arbeidsvoorwaarden.

Besparingen zijn onvermijdelijk in deze tijden. Ze worden gespreid over de investeringen, het aanbod van openbaar vervoer en de werknemers. Wat zijn de mogelijkheden om de gevolgen van de crisis zo min mogelijk te laten wegen op de werknemers? De heer Ikazban verwees al naar de leegstand in het Atriumgebouw. We worden geconfronteerd met een paradoxale situatie: werknemers moeten inleveren, terwijl gebouwen van de MIVB leegstaan. Bovendien huurt de MIVB andere gebouwen. Hoe verklaart u de leegstand in het Atriumgebouw?

Ik pleit ervoor om het gebouw te rentabiliseren en zodoende te besparen in plaats van de werknemers te doen inleveren.

(De heer Jef Van Damme, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

carrés du bâtiment Atrium ?

L'occupation de ces locaux serait une piste non négligeable, eu égard aux sommes qui sont en jeu et aux efforts demandés au personnel. N'est-ce pas une piste qui permettrait de réaliser d'importantes économies ? Ce serait beaucoup moins douloureux que de demander à des travailleurs, qui ont déjà consenti beaucoup d'efforts et dont on connaît les conditions de travail, de prendre à leur charge des économies dont ils ne sont nullement responsables. D'autres pistes sont certainement envisageables, mais celles-ci sont probablement moins faciles à mettre en œuvre ou s'étendraient sur plusieurs années avant de porter leur fruits.

(M. Jef Van Damme, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

Discussion conjointe

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je voudrais d'abord répondre aux questions relatives au volet personnel. Je vous parlerai ensuite du volet Atrium.

Les difficultés budgétaires que connaît la Région de Bruxelles-Capitale obligent la STIB à procéder en 2010 à des économies pour un montant global de 46,2 millions d'euros, dont 5,5 millions à réaliser sur la masse salariale.

Mme Céline Delforge.- Est-ce le gouvernement ou est-ce la STIB qui a demandé cette répartition des économies et décidé de ces 5,5 millions ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Cela a été approuvé par le gouvernement. Le gouvernement a demandé à la STIB de réaliser des économies, mais pas seulement sur des frais de fonctionnement ou des retards dans les investissements. En conséquence, la STIB et son conseil d'administration ont proposé une répartition des économies à réaliser.

La direction générale de la STIB a pris ses

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De budgettaire moeilijkheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplichten de MIVB om in 2010 46,2 miljoen euro te besparen, waarvan 5,5 miljoen op de loonmassa.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Wie heeft over deze verdeling beslist, de regering of de MIVB?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De regering heeft de MIVB gevraagd om te besparen, niet alleen op de werkingskosten of door het uitstellen van investeringen. De MIVB heeft dan een verdeling voorgesteld en de regering heeft die goedgekeurd.*

De algemene directie van de MIVB is erin geslaagd een evenwichtig en realistisch plan uit te werken, waarin het totale tewerkstellingsvolume behouden

responsabilités et a réussi le difficile exercice d'élaborer un plan de mesures équilibré et réaliste, tout en garantissant le volume global de l'emploi. Cela répond à une condition que le gouvernement avait aussi imposée. Dans le même temps, la direction a accepté de négocier avec les syndicats le contenu d'un accord sur les prépensions et fins de carrière des collaborateurs nés en 1954 et 1955. À l'issue de plusieurs mois de négociations avec les partenaires sociaux, aucun accord n'a pourtant pu être dégagé.

Lors de la commission paritaire du 15 mars 2010, direction et syndicats avaient convenu de s'accorder simultanément sur les deux protocoles. Toutefois, alors que la direction générale s'est engagée à signer la convention collective sur les prépensions telle que négociée, et malgré l'important engagement financier que celle-ci représente, les organisations syndicales ont, en revanche, refusé une partie des mesures du plan d'économie, en rejetant la suppression de l'heure compensatoire accordée la veille d'un jour férié. Cette mesure représente une économie budgétaire de 680.000 euros pour la STIB.

Soutenue par les représentants politiques de la Région de Bruxelles-Capitale qui siègent au comité de gestion, la direction générale a dès lors demandé aux organisations syndicales de s'engager à compenser ce montant, et ce pour le mois de juin. Ce n'est qu'à cette condition que la direction de la STIB est mandatée par le comité de gestion pour signer le protocole d'accord portant sur les prépensions et les fins de carrière.

Je voudrais encore vous préciser que la STIB est une entreprise autonome de service public. En tant que ministre de tutelle, je n'ai donc pas à m'immiscer dans le dialogue social, qui reste de la compétence des organes de gestion internes de l'entreprise.

En ce qui concerne le volet Atrium, le 16 janvier 2006, la STIB a signé avec la société immobilière Cofinimmo, l'acte d'achat pour l'immeuble Royal Atrium, situé rue Royale 74/78, à 1000 Bruxelles. Le prix d'achat se montait à 59,5 millions d'euros.

À la suite des obligations d'assainissement budgétaire nécessaire à l'équilibre du budget régional, la STIB a été contrainte de céder le bâtiment à une institution financière dans le cadre

blijft. Dat was ook een voorwaarde van de regering. Ondertussen heeft de directie onderhandelingen met de vakbonden aanvaard over de prepensioenen van werknemers die geboren zijn in 1954 en 1955. Na verschillende maanden is er nog geen overeenkomst.

Tijdens de vergadering van het paritair comité van 15 maart 2010, hebben directie en vakbonden afgesproken om de twee onderwerpen gelijktijdig te bespreken. De directie heeft beloofd om de collectieve overeenkomst over de prepensioenen te ondertekenen zoals ze onderhandeld is. De vakbonden hebben echter een deel van het besparingsplan afgewezen, namelijk de afschaffing van het compensatieuur de avond voor een feestdag. Die moest de MIVB een besparing van 680.000 euro opleveren.

Met de steun van de politieke vertegenwoordigers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het beheerscomité heeft de directie de vakbonden gevraagd om voor dit bedrag een compensatie voor te stellen tegen juni. Alleen op die voorwaarde krijgt de directie van het beheerscomité toestemming om het akkoord over de prepensioenen te ondertekenen.

Ik wil nog verduidelijken dat de MIVB een autonoom overheidsbedrijf is. Als minister mag ik me niet bemoeien met de sociale dialoog in het bedrijf.

Op 16 januari 2006 heeft de MIVB het Royal Atrium gekocht voor een bedrag van 59,5 miljoen euro.

Om te besparen was de MIVB gedwongen om het gebouw over te dragen aan een financiële instelling in het kader van een erfpachtovereenkomst. De MIVB heeft daarvoor een erfcanon van 75 miljoen euro geïnd en huurt het gebouw nu voor 18 jaar. De huurprijs bedraagt ruim 4 miljoen euro per jaar en wordt met 2% per jaar verhoogd. Na afloop van de erfpachtovereenkomst wordt de MIVB opnieuw volle eigenaar van het gebouw.

Er verhuisden 700 werknemers van de Gulden Vlieslaan naar het Royal Atrium. De verhuizing heeft 148.910 euro gekost. Het was de bedoeling om alle administratieve diensten en de directie in hetzelfde gebouw samen te brengen. Het was ook de gelegenheid om de indeling van de personeels-

d'une emphytéose, pour laquelle la STIB a perçu un canon unique de 75 millions d'euros, et a repris en location l'immeuble Royal Atrium pour une durée de 18 ans. Pour cette location, la STIB paie une redevance locative initiale de 4.083.478 euros par an. Ce loyer n'est pas lié à l'inflation, mais est augmenté forfaitairement de 2% par an. À l'issue de cette emphytéose, la STIB redeviendra pleinement propriétaire du bâtiment.

Sept cents personnes ont déménagé en un week-end de l'avenue de la Toison d'Or vers la rue Royale. Le coût de ce déménagement s'élève à 148.910 euros. L'objectif du déménagement du siège social de la STIB vers le Royal Atrium était de regrouper sur un même site les services administratifs et en staff de la direction générale. L'opération ne concernait pas seulement l'ensemble des activités administratives de la STIB qui étaient dispersées entre le 15 de l'avenue de la Toison d'Or et les bâtiments annexes ; ce déménagement a aussi été l'occasion de revoir l'articulation des départements au sein de la société. L'ensemble des départements appelés à rejoindre le siège social sont installés dans l'Atrium depuis un an. D'autres entités ont été relocalisées pour des raisons organisationnelles sur d'autres sites, moyennant les aménagements appropriés.

La STIB privilégie en effet pour ses directions opérationnelles une implantation de proximité : le mode bus à Haren et le mode métro à Delta. De même, il a été décidé d'installer la direction du mode tram et celle de Sûreté et Contrôle à un endroit jugé intéressant sur le plan de la gestion opérationnelle : le Manhattan, en bordure de la place Rogier. Le mode tram se trouve ainsi au coeur du réseau de tramways, à proximité du complexe de prémétro Rogier-Nord et de l'axe tramways Nord-Midi, tandis que le service Sûreté et Contrôle se situe également à un endroit stratégique du réseau, à la fois proche de la station de métro Rogier et à côté du BCO, le Bureau central des opérations de sécurisation.

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

afdelingen opnieuw te bekijken. Alle afdelingen die zich op dezelfde plaats als de hoofdzetel van de MIVB moesten vestigen, bevinden zich daar nog steeds.

Andere afdelingen zijn verhuisd om organisatorische redenen. De MIVB kiest voor haar uitvoerende directies strategische locaties, zoals Haren (bus), Delta (metro) en het Rogierplein (tram).

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

De MIVB huurt 1.234 m² in het Manhattan Center, waarvoor ze jaarlijks 216.000 euro betaalt.

Het Atriumgebouw heeft een totale oppervlakte van 19.560 m². De B-vleugel van het pand staat te huur en heeft een oppervlakte van 3.100 m². Dat is heel wat meer dan de oppervlakte die de MIVB in het Manhattan Center betreft. De jaarlijkse huurwaarde wordt op zo'n 600.000 euro geschat.

Ook al laat de verhuring nog even op zich wachten, toch is dit de beste beslissing die de MIVB kon nemen. Een verhuizing van de diensten in het Manhattangebouw naar het Atriumgebouw zou een jaarlijks verlies van 380.000 euro voor de MIVB betekenen. Bovendien zou de leegstaande oppervlakte minder aantrekkelijk worden voor kandidaat-huurders, wat ook een weerslag op de huurwaarde zou hebben.

Dit alles zou ook het begrotingsevenwicht 2010 in het gedrang brengen. De huur in het Manhattangebouw kan immers niet van de ene op de andere dag worden stopgezet en de huurinkomsten van het Atriumgebouw zijn ondertussen al op de begroting ingeschreven.

Les surfaces louées au Manhattan sont de 1.234 m², pour un loyer de 216.000 euros par an.

Le bâtiment Royal Atrium couvre une surface totale de 19.560 m². L'aile B du bâtiment, d'environ 3.100 m², est disponible à la location. Cette surface est plus importante que celle occupée par la STIB au Manhattan. Sa valeur locative est estimée à environ 600.000 euros par an. Cette location doit être considérée comme une source de revenus à moyen et long termes. Cette aile est actuellement à louer et des candidats locataires sont recherchés.

Même si cette location est quelque peu retardée, elle reste la meilleure décision que la STIB aurait pu prendre. Le rapatriement dans le bâtiment Atrium des services actuellement hébergés dans le bâtiment Manhattan signifierait, pour la STIB, une perte de recettes de 380.000 euros par an. En outre, la surface restant inoccupée serait moins attractive pour les éventuels locataires, ce qui compromettrait également sa valeur locative et la réduirait de 238.838 euros.

D'ailleurs, une telle décision n'aurait pas eu d'effet favorable sur l'équilibre budgétaire 2010. Au contraire, les coûts de location pour le Manhattan ne peuvent pas être supprimés du jour au lendemain, et les recettes locatives de l'Atrium, qui sont déjà inscrites au budget, pourraient être compromises.

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

M. Jamal Ikazban.- Je vous remercie pour ces éléments de réponse. Le gouvernement a demandé à la société de transport public de réaliser des économies sur les frais de fonctionnement sans toucher à l'emploi ni aux acquis des travailleurs. On a même voté un budget comprenant ces conditions.

Vous dites que que vous ne vous immiscez pas dans la gestion de la société. Je vous rappelle que vous en êtes la ministre de tutelle.

L'intervention se situe surtout à un niveau où nous ne voudrions pas que les travailleurs soient les seuls à payer les efforts auxquels la STIB doit consentir. L'exemple de l'Atrium est un exemple parmi d'autres. On parle de celui qu'on connaît, du plus visible.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *De regering heeft de MIVB gevraagd om besparingen op de werkingskosten te doen zonder aan de tewerkstelling of de verworvenheden van de werknemers te raken. Die voorwaarden zijn zelfs in de begroting opgenomen.*

U wilt zich niet met het beheer van de MIVB bemoeien, maar die instelling staat wel onder uw toezicht. U moet ingrijpen wanneer er beheersfouten worden gemaakt.

De werknemers mogen niet de enigen zijn aan wie men inspanningen vraagt. Er zijn nog andere besparingen mogelijk. Het voorbeeld van Atrium is het meest zichtbare. Het Atriumgebouw telt 19.560 m², waarvan 12.000 m² wordt gebruikt. Er is dus nog 7.560 m² beschikbaar. In het Manhattan-

L'Atrium, c'est 19.560 m², dont 12.000 m² sont utilisés. Cela fait 7.560 m² disponibles. Au Manhattan, on utilise 1.234 m². Vous avez cité la somme d'une location de 216.000 euros par an. C'est deux fois plus que les efforts de la direction et des cadres dans cette période de difficultés budgétaires.

Nous estimons que c'est du gaspillage. Aujourd'hui, on se retrouve face à des travailleurs à qui on demande de faire des efforts. C'est un peu fort de café ! Vous êtes la ministre de tutelle, vous devez réagir pour que ces erreurs de gestion, ces incohérences ne puissent pas perdurer. Même si, comme vous l'avez dit, il y a certainement des conventions qui y sont liées.

Je regrette que les délégations syndicales semblent avoir accepté de discuter sur des efforts à consentir. Elles ont l'impression d'être les dindons de la farce. Ce n'est pas aux travailleurs de payer la facture de la crise et certainement pas aux travailleurs les plus faibles. Si la direction veut montrer l'exemple, elle doit le faire à partir de sa gestion, par exemple, de l'Atrium, mais également dans l'effort auquel elle veut consentir, parce que 100.000 euros, par rapport aux 16.500.000 demandés, c'est très peu.

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

Mme Céline Delforge.- Je ne suis guère étonnée de la réponse au vu des informations qui circulaient, et cela me fait un peu peur. M. Ikazban comme moi avons pris la question d'Atrium comme exemple. Manifestement, ce ne serait pas le seul. Je m'inquiète un peu plus de ce que vous me dites. Si je comprends bien, au budget 2010 sont inscrits 600.000 euros de recettes de location de l'Atrium. Il s'agit donc de 600.000 euros de recettes fictives, puisqu'on connaît l'état du marché du bureau et les vides locatifs en cette matière dans notre Région.

On sait que, pour cette année, tabler sur une occupation à l'Atrium de 3.100 m² libres relève d'une spéculation. Même à moyen terme, les projections, récemment communiquées lors de colloques récents portant sur l'immobilier bruxellois, ne sont pas très optimistes. Il n'est donc pas impossible que les 3.100 m² estimés à 600.000 euros annuels de revenus locatifs ne soient pas loués, car ne trouvant pas de preneurs à ce prix-là

gebouw betaalt de MIVB jaarlijks 216.000 euro huur. Dat is pure verspilling.

Ik betreur dat de vakbonden aanvaard hebben om over inspanningen te praten. Het zijn niet de werknemers die de factuur van de crisis moeten betalen, en zeker niet de zwakste werknemers! Als de directie het voorbeeld wil geven, moet zij niet alleen haar vastgoedbeheer verbeteren, maar ook haar persoonlijke inspanningen: 100.000 euro is maar een peulenschil ten opzichte van de 16,5 miljoen euro die moet worden bespaard.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Op de begroting 2010 is dus een huurontvangst van 600.000 euro voor Atrium ingeschreven. Gezien de crisis op de kantoormarkt is de kans echter groot dat die inkomsten fictief zullen zijn.*

Het is overdreven optimistisch om erop te rekenen dat er 3.100 m² kantoorruimte in het Atriumgebouw zal worden verhuurd. Zelfs op middellange termijn zijn de voorspellingen voor de vastgoedsector niet zo goed. Het is best mogelijk dat de MIVB er niet in slaagt om 600.000 euro huurinkomsten per jaar te innen.

De MIVB betaalt jaarlijks 216.000 euro voor de huur van het Manhattangebouw, omdat de directie vindt dat een aantal diensten beter daar zijn gevestigd dan in het Atriumgebouw, dat op de hoek van de Koningsstraat en de Koloniënstraat ligt. Dat is toch niet zo ver? We zullen begrotingsproblemen krijgen als er gerekend wordt op 600.000 euro

dans les années à venir.

De surcroît, vous me dites que l'on paye 216.000 euros par an au Manhattan pour des services pour lesquels la direction semble estimer, pour des raisons de management, qu'il est plus facile de les installer à cet endroit plutôt que dans un endroit somme toute pas très éloigné, à la rue des Colonies, qui se trouve exactement à mi-chemin entre les stations Parc et Gare centrale. Je m'inquiète quelque peu à ce propos, car on risque de rencontrer un problème si les 600.000 euros sont inscrits au budget.

Même si nous ne sommes qu'un pauvre parlement et vous un ministre de tutelle, nous ne pouvons pas faire semblant de rien et dire, d'une part, aux travailleurs que leur dernier acquis social de 680.000 euros auquel ils tiennent très fort pour des raisons symboliques (puisqu'ils ont bien assumé des efforts jusqu'à présent) risque d'être remis en question à cause de ces 600.000 euros et que, d'autre part, on laisse vides des mètres carrés pour 600.000 euros annuellement tant en payant un loyer de 216.000 euros au Manhattan.

On va finir par avoir un problème. Quand vous dites que les organisations syndicales et les interlocuteurs sociaux s'étaient engagés via la signature de l'accord et que cela fait un scandale, il ne faut pas être grand clerc pour deviner que, sur le terrain, les travailleurs n'en peuvent plus. Malgré l'action des permanents, cela commence à bouillonner et le couvercle risque de sauter.

Je ne vois pas comment l'on va justifier cette gestion et je crains qu'en creusant un peu, on risque de trouver des exemples similaires plus ou moins flagrants dans les semaines à venir. Nous sommes confrontés à un problème dont il n'est pas de mon ressort de vous fournir une réponse. Ce n'est pas non plus directement du ressort du gouvernement, mais l'on va avoir des difficultés à justifier cette situation : 600.000 euros de mètres carrés vides et 200.000 euros de mètres carrés loués au Manhattan, alors que l'on demande au personnel de faire encore des économies pour un montant de 680.000 euros. Je ne vois pas comment leur expliquer cette situation.

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

huurinkomsten.

Het parlement kan toch niet lijdzaam toekijken, terwijl de sociale verworvenheden van het MIVB-personeel in het gedrang komen, grote delen van het Atriumgebouw niet verhuurd worden en er jaarlijks 216.000 euro wordt opgehoest om kantoren in het Manhattangebouw te huren? Het ongenoegen bij het personeel wordt steeds groter.

Ik vrees dat er nog gelijkaardige problemen zullen opduiken, als we nog wat dieper gaan graven. De huidige situatie valt echt niet te verantwoorden.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Même si je suis la ministre de tutelle de la STIB, je dois laisser à cette entreprise une certaine autonomie, compte tenu de son statut. Toutefois, le chargé de mission du gouvernement me tient régulièrement au courant de la situation. Que les syndicats se soient mis d'accord pour trouver les moyens de répondre à l'effort demandé est une bonne chose, mais encore faut-il proposer des solutions concrètes. Nous avons donc demandé que des propositions nous soient soumises pour juin.

La STIB souhaite progresser dans le volet des fins de carrière, notamment. Toutefois, de tels accords représenteront un coût pour l'entreprise. Nous avons donc demandé aux syndicats de tout faire pour dégager d'ici juin une solution à cette question budgétaire.

Les négociations étaient sur le point d'aboutir, mais l'accord n'a pas pu être conclu. C'est le jeu des négociations auxquelles, d'ailleurs, je ne participe pas.

M. Jamal Ikazban.- Je pense que nous nous sommes mal compris. Il n'incombe pas aux syndicats de trouver des solutions aux problèmes budgétaires. La situation est difficile, mais c'est à la ministre de tutelle, au comité de gestion et à la direction de régler la question.

Les chiffres cités aujourd'hui révèlent un déséquilibre saisissant entre les efforts demandés aux travailleurs, d'une part, et ceux exigés en matière de bonne gestion, d'autre part. Dans le cas des travailleurs, ce sont des personnes qui sont directement touchées.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous avons demandé aux syndicats de nous soumettre leurs propres propositions. D'autres solutions avaient été proposées qui, elles, n'auraient rien coûté aux travailleurs.

Vous ne me ferez pas croire que la suppression de l'heure compensatoire accordée la veille de dix jours fériés légaux est une mesure antisociale. Elle n'affecte en rien le salaire des travailleurs.

(Rumeurs)

Je voudrais que l'on réfléchisse un peu. Vous avez pris le bâtiment comme exemple. Évidemment, le

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik heb inderdaad de bestuursvoogdij over de MIVB, maar toch moet ik de maatschappij een zekere autonomie gunnen. Ik word regelmatig op de hoogte gehouden. Het is goed dat de vakbonden het eens zijn geworden, maar er moeten concrete oplossingen komen. Ik heb gevraagd om tegen juni een aantal voorstellen te formuleren.*

De MIVB wil onder meer werk maken van een eindeloopbaanregeling. Dergelijke akkoorden kosten echter veel geld. We hebben de vakbonden gevraagd om een oplossing uit te dokteren.

De onderhandelingen waren bijna voltooid, maar uiteindelijk is er geen akkoord. Ik mag me daar niet mee bemoeien.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *De vakbonden moeten geen oplossing vinden voor de financiële problemen. U moet dat doen, samen met het beheerscomité en de directie.*

Uit de cijfers blijkt dat er overdreven veel wordt geëist van de werknemers, terwijl er niet goed wordt bestuurd.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *We hebben de vakbonden gevraagd om voorstellen te formuleren. Er waren al mogelijkheden geopperd die de werknemers niets zouden kosten.*

U maakt mij niet wijs dat de afschaffing van het compensatieuur aan de vooravond van tien feestdagen een asociale maatregel is. Deze maatregel heeft geen invloed op het loon.

(Rumoer)

U neemt het Atriumgebouw als voorbeeld. Uiteraard is het de bedoeling dit te verhuren. Dat

but est de louer ce bâtiment et de retirer des revenus de la location. Cela permettrait d'avoir un revenu beaucoup plus important qu'avec le Manhattan, qui coûte moins cher. Le revenu de la STIB serait moindre si elle louait ce bâtiment. Nous espérons donc toujours louer l'Atrium à ce prix. Par ailleurs, on ne peut pas lâcher tout de suite le loyer du Manhattan. Nous sommes sous contrat pour ces loyers.

Nous sommes en train de trouver une solution pour le budget 2010. Les syndicats étaient d'accord de faire un effort dans cette perspective. En juin, j'espère que nous pourrions annoncer que cela a abouti à quelque chose de positif, et j'espère sincèrement que la situation sera meilleure en 2011 et qu'il ne faudra plus se livrer à ce genre d'exercice.

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

M. Jamal Ikazban.- J'entends bien que les efforts budgétaires qui ont été demandés doivent se faire sans toucher aux acquis des travailleurs. Il y a eu une négociation, tant mieux, et je suis d'accord avec vous sur le fait que nous ne devons pas nous en mêler. Il est cependant aussi question de ne pas toucher au volume de l'emploi. Dans mon interpellation, j'ai pris l'Atrium comme exemple, et nous reviendrons certainement aussi sur d'autres exemples. Quand nous défendons les travailleurs et le climat social dans l'entreprise, nous défendons aussi la qualité du service public.

Si certains semblent dire qu'il n'y a qu'à enlever des acquis aux travailleurs pour résoudre les problèmes de budget, je leur ferai remarquer que, si on a des difficultés au niveau du climat social, on aura un service public de moins bonne qualité. Et la population bruxelloise risque d'en pâtir. Soyez très vigilante sur ces deux points.

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

Mme Céline Delforge.- La STIB est effectivement une entreprise cogérée, par les syndicats et le patronat. Pour ma part, je ne suis pas spécialement favorable à cette formule, car elle crée souvent les problèmes auxquels nous sommes actuellement confrontés. Soit. Ne refaisons pas l'histoire ici.

zou meer opleveren dan de huur voor het Manhattangebouw. Als de MIVB volledig verhuist naar het Atriumgebouw, zouden haar inkomsten dalen. Bovendien zou ze contractueel verplicht zijn om de huur voor het Manhattangebouw nog een tijdje te betalen.

We zoeken een oplossing voor de begroting 2010, met de steun van de vakbonden. Hopelijk zal de situatie in 2011 beter zijn.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Ik begrijp hieruit dat de verworven rechten van de werknemers gevrijwaard blijven en dat er niet geraakt wordt aan het tewerkstellingsvolume. De werknemers en het sociaal klimaat in de onderneming verdedigen, betekent ook opkomen voor de kwaliteit van de dienstverlening.*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De MIVB is een onderneming die door de vakbonden en de werkgevers samen wordt bestuurd. Ik ben niet echt een voorstander van die formule, gezien de problemen waarmee we vandaag worden geconfronteerd.*

Par contre, je pense qu'il est faux de croire que la suppression de l'avantage relatif à l'heure compensatoire la veille du jour férié n'est peut-être pas si grave. C'est très symbolique. En effet, la direction de la STIB avait déjà essayé de le supprimer il y a plusieurs années dans d'autres circonstances. Cette veille de jour férié a donc acquis une valeur symbolique, tant pour les travailleurs que pour la direction.

Certes, on pourrait s'interroger sur la raison de cet attachement à ce qui n'est finalement que quelques heures. Nous ne sommes pas chauffeurs de bus, ni techniciens. Nous disposons d'une certaine souplesse si nous devons prendre un rendez-vous chez le dentiste, eux pas. Pour des personnes qui reçoivent leur horaire en dernière minute, il est déjà très difficile de s'organiser. Ces quelques petites heures ne sont pas du détail pour elles, même si, pour nous, elles paraissent anodines. On ne peut donc traiter cette veille de jour férié comme quelque chose qui n'a aucune importance.

Par ailleurs, il convient vraiment de revenir sur le thème de l'Atrium. Ce n'est pas anodin. Vous me direz que l'on s'est engagé pour plusieurs années et que se retirer de cet engagement coûterait cher. Cependant, le fait que l'on ne doit pas dilapider l'argent public n'est pas neuf. Je voudrais d'ailleurs souligner que les travailleurs de la STIB se serrent la ceinture depuis plusieurs années. J'ai donc du mal à comprendre ce manque d'anticipation ! S'il n'y avait pas de problème budgétaire à la STIB, on continuerait à louer 1.200 mètres carrés dans un bâtiment, alors que l'Atrium se trouve à 200 mètres, mais qu'il est "beaucoup mieux situé", et on continuerait à espérer trouver un locataire.

La bonne gestion consiste à prévoir ce genre de situation. Je maintiens donc que nous sommes confrontés ici à un problème de gestion. Ce dernier n'est peut-être pas neuf, mais il devient extrêmement problématique quand ce sont les travailleurs qui le payent. J'aimerais donc que les 600.000 euros de recettes qui sont inscrits au budget 2010 soient considérés comme une recette fictive.

Peut-être que si l'on les réinscrit au budget 2011, ils le seront tout autant. Le marché du bureau ne va pas bien. Pour ma part, je ne considère pas du tout que l'on perdrait 600.000 euros en rapatriant les services de la STIB. Par contre, je m'interroge sur

Het is echter verkeerd te denken dat de afschaffing van het uur dat de werknemers de dag voor een feestdag vroeger naar huis mogen, niet zo ernstig is. De directie had reeds enkele jaren geleden getracht om dat voordeel af te schaffen. Het is dus een symbolisch dossier geworden, zowel voor de werknemers als voor de directie.

Ik wil ook nog even op het Atriumgebouw terugkomen. U zult misschien zeggen dat de MIVB niet zomaar een einde aan haar verplichtingen kan stellen, maar het is geen nieuw gegeven dat er spaarzaam met overheidsgeld moet worden omgegaan. De werknemers van de MIVB moeten al jaren de buikriem aanhalen. Ik begrijp dit gebrek aan vooruitziendheid niet! Als er geen begrotingsproblemen waren bij de MIVB, zou men 1.200 m² blijven huren in een gebouw op 200 m afstand van het Atrium en zou men blijven hopen op een huurder.

Ik blijf erbij dat het om een beheersprobleem gaat. Een goed beheerder voorziet dit soort situaties. Het beheersprobleem is niet nieuw, maar het neemt wel dramatische proporties aan wanneer de werknemers hiervoor moeten opdraaien. Ik vraag dan ook dat de 600.000 euro die als inkomsten op de begroting 2010 zijn ingeschreven, als fictieve inkomsten worden beschouwd. De MIVB zal geen 600.000 euro verliezen door de rest van haar diensten in het Atriumgebouw onder te brengen. De begroting van de MIVB komt echter wel in het gedrang als die 600.000 euro niet wordt ontvangen. Als de MIVB niet om 600.000 euro verlegen zit, vraag ik mij af waarom zij blijft hameren op de afschaffing van het uurtje dat de werknemers de dag voor een feestdag vroeger naar huis mogen!

le budget de la STIB si 600.000 euros se baladent dans la nature. Si elle n'est pas à 600.000 près, il faudra alors que l'on m'explique pourquoi on s'acharne sur le principe de veille de jour férié !

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

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

concernant "les dangers des itinéraires cyclables entre les rails de trams".

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

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

betreffende "de gevaren van de fietsbanen tussen de tramrails".

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

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la nouvelle formation 'Think Tram Bus' lancée par la STIB et Bruxelles-Mobilité".

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

Mme Julie de Groote.- J'ai pris connaissance, par le biais de différents sites internet, comme celui de la STIB ou encore de l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale, qu'une formation intitulée Think Tram Bus a été organisée entre décembre 2008 et mai 2009, ainsi qu'entre octobre 2009 et mars 2010. Une nouvelle session devait débiter en avril 2010.

Cette formation, sous forme de groupes de travail limités à trente participants, semble avoir pour objectif de faire acquérir le réflexe des transports publics à tous les acteurs de la ville. Il s'agit de valoriser l'image du transport public, souvent mise à mal. Sans préjuger d'un objectif qui semble intéressant et fort louable, ce cycle de formations suscite chez moi une série d'interrogations. La communication faite au sujet de ces formations montre que le public ciblé est orienté "vers les gestionnaires de voiries communales et régionaux, les sociétés de transport, dont la STIB, les pouvoirs de police, les conseillers en mobilité, les représentants des instances publiques et les bureaux d'études".

Dans ce public-cible, retrouve-t-on le monde des acteurs de l'enseignement qui, on le sait, est particulièrement concerné par la politique de transport à Bruxelles ? À chaque rentrée scolaire, une série de questions et d'interpellations vous sont posées sur le transport des écoliers via les transports publics. De même, le secteur hospitalier et le milieu associatif et représentatif des personnes à mobilité réduite font-ils partie de ce public, et ont-ils été sollicités ? Je ne l'ai pas remarqué. Ces deux secteurs sont également sensibles à l'utilisation du réseau des transports en commun. J'aimerais rajouter d'ailleurs le secteur privé dans son ensemble. Il faut inciter les grosses entreprises situées en Région bruxelloise à plus utiliser les transports en commun.

BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de door de MIVB en Mobiel Brussel verstrekte nieuwe opleiding 'Think Tram Bus'".

De voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).- Tussen december 2008 en mei 2009 en tussen oktober 2009 en maart 2010 organiseerden de MIVB en Mobiel Brussel een opleiding 'Think Tram Bus'. In april 2010 zou een nieuwe sessie van start gaan.

De opleiding kon gevolgd worden in werkgroepen van maximaal dertig deelnemers. De doelgroep bestaat uit de beheerders van gewestwegen en gemeentelijke wegen, de vervoersmaatschappijen, de politiediensten, mobiliteitsconsulenten en vertegenwoordigers van overheden en adviesbureaus.

Behoren ook andere sectoren tot de doelgroep? Ook het onderwijs, de ziekenhuissector en de verenigingen voor mensen met een beperkte mobiliteit zijn immers erg betrokken bij de mobiliteitsproblematiek. Overigens zouden we ook de hele privésector bij dit initiatief kunnen betrekken.

Hoe wijd is de informatie over de opleidingen verspreid? Welke instellingen en verenigingen hebben zich ingeschreven? Welke impact hebben deze opleidingen? Welke sectoren reageren het meest? Hebben de resultaten van de opleidingen aanleiding gegeven tot aanbevelingen? Krijgt het grote publiek deze resultaten te zien?

Pouvez-vous me préciser si une large diffusion a été réalisée pour faire connaître ces formations et quelles sont les instances ou associations qui s'y sont inscrites ? Quel est donc, au final, le taux d'impact de ces formations auprès des acteurs publics et privés bruxellois ? Quels sont les secteurs qui sont le plus réactifs à ce type de formations ? Je suppose qu'il s'agit des communes. Les résultats de ces formations ont-ils fait l'objet de dossiers reprenant des recommandations ? Où peut-on se les procurer, puisqu'elles ne figurent pas sur le site. Le grand public a-t-il accès aux résultats de ces travaux ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Contrairement à d'autres formations généralistes organisées sur le thème de la mobilité, la formation Think Tram Bus est plus spécifiquement technique. Elle a pour objectif de présenter les obstacles majeurs à la performance du transport public de surface (vitesse commerciale, régularité, accessibilité, etc.) et propose des solutions variées pour améliorer la situation, inspirées notamment d'expériences menées à l'étranger.

Cette formation vise à sensibiliser les acteurs de terrain à la nécessité de prendre davantage en compte le transport public lors de l'aménagement ou du réaménagement d'espaces publics, avec une attention particulière portée à l'intégration optimale des modes doux. Cette formation Think Tram Bus a été mise en place par la STIB et la Région bruxelloise en 2008. Elle faisait suite à la publication du manuel de bonnes pratiques pour un réseau performant des trams et des bus, édité par la STIB en octobre 2007.

Ce manuel dresse un bilan du programme VICOM mis en oeuvre entre 1990 et 2005. Il décrit la stratégie et les perspectives futures, et propose une panoplie des techniques d'aménagement de l'espace public urbain qui favorisent les transports publics. La promotion de la formation a été organisée par divers canaux : une information sur le site web de la STIB et de Bruxelles Mobilité, des courriels spécifiques envoyés aux lecteurs du moniteur de la mobilité édité par l'Association de la ville et des communes bruxelloises, ainsi que des courriels adressés aux communes par l'École régionale

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De opleiding 'Think Tram Bus' is heel technisch gericht. Ze behandelt alle elementen die een efficiënt bovengronds openbaar vervoer belemmeren en stelt een reeks oplossingen voor, zich daarvoor baserend op ervaringen uit het buitenland.

Deze opleiding moet de lokale verantwoordelijken aansporen om meer rekening te houden met het openbaar vervoer bij de (her)aanleg van de openbare ruimte. Think Tram Bus is een gezamenlijk initiatief van de MIVB en het Brussels Gewest uit 2008 dat georganiseerd werd naar aanleiding van de publicatie van 'Trams, bussen: handboek met goede praktijken voor een performant net' in oktober 2007. In dit handboek maakt de MIVB de balans op van het VICOM-programma over de periode van 1990 tot 2005.

De opleiding werd bekendgemaakt op de websites van de MIVB en van Mobiel Brussel. De lezers van de Mobiliteitsgids van de Vereniging van de Stad en van de Gemeenten ontvingen hierover een e-mail. De Gewestelijke School voor Openbaar Bestuur (GSOB) stuurde eveneens een e-mail naar de gemeenten.

De meeste deelnemers van de eerste twee sessies kwamen van de MIVB, de gemeenten, de gewestelijke en federale instellingen, het BIVV, de politiezones en adviesbureaus.

Wat de onderwijssector betreft, heeft in 2008 een medewerker van het CIEM (Centre

d'administration publique (ERAP).

La majorité des participants aux deux premières sessions étaient des personnes travaillant à la STIB, dans les communes, dans les instances régionales ou fédérales (MRBC, Beliris, SPF Mobilité, SDRB, etc.), à l'IBSR, pour les zones de police et dans des bureaux d'études.

En ce qui concerne les acteurs de l'enseignement, une personne du Centre interuniversitaire d'étude de la mobilité (CIEM) a suivi la formation en 2008. Le CIEM regroupe les académiques de toutes les universités francophones et organise de nombreuses formations en matière de mobilité pour des publics variés.

Il n'y a pas eu de participants issus du milieu associatif au cours des deux premières sessions et nous ne pensons pas que le milieu médical manifeste un réel intérêt pour cette formation technique, car cette dernière porte davantage sur les manières d'aménager une route. La formation n'est pas axée, par exemple, sur la manière d'utiliser les transports en commun.

Les contraintes liées à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite sont par contre bien connues des bureaux d'étude qui organisent la formation et qui travaillent sur de nombreux projets avec des associations comme GAMAH ou Plain-Pied. Il est difficile, voire impossible, de mesurer l'impact réel de ce type de formations.

Force est toutefois de constater que les plans communaux de mobilité (PCM) et un grand nombre de projets développés par l'ensemble des gestionnaires ou les parties intervenant sur la voie publique ont été élaborés avec un réflexe transports publics, en plus des réflexes piétons et cyclistes. Ceci prouve à mes yeux l'utilité de ce type de formations. D'ailleurs, les quelques échos que j'ai eus de la part de personnes qui ont participé à ces formations sont très favorables.

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

Mme Julie de Groote.- Votre réponse me rassure car, lorsque je lisais sur le site qu'il s'agissait de faire acquérir le réflexe transports publics et de valoriser l'image de la STIB, je pensais que la formation était destinée à un public qu'il s'agissait

interuniversitaire d'étude de la mobilité) de opleiding gevolgd. Het CIEM groepeerd academici van alle Franstalige universiteiten en organiseert mobiliteitsopleidingen voor diverse doelgroepen.

Tijdens de eerste twee sessies waren er geen deelnemers uit het verenigingsleven. Ook de medische sector lijkt niet veel belangstelling te hebben voor deze technische opleiding, die vooral op de inrichting van de weg is gericht en niet op het gebruik van het openbaar vervoer.

De problemen inzake de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit zijn welbekend bij de adviesbureaus die de opleiding organiseren. Zij werken samen met verenigingen zoals Gamah of Plain-Pied.

Het is zeer moeilijk om de impact van dit soort opleidingen te meten. De gemeentelijke mobiliteitsplannen en tal van andere wegenisprojecten werden opgesteld vanuit de openbaarvervoer-reflex en de voetgangers- en fietsersreflex. Dat bewijst het nut van dergelijke opleidingen. De reacties van de personen die aan de opleidingen hebben deelgenomen, waren overigens zeer positief.

De voorzitter.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).- Uw antwoord stelt mij gerust. Toen ik op de website las dat de opleiding bedoeld was om de openbaarvervoer-reflex aan te wakkeren en het imago van de MIVB op te krikken, dacht ik dat de opleiding tot

d'inciter à l'utiliser. Je pensais que cela se justifiait si c'était destiné au milieu associatif, au milieu hospitalier, aux écoles, etc. On pourrait d'ailleurs faire un groupe de réflexion similaire, s'adressant à ces mêmes publics, à qui l'on pourrait demander s'ils exploitent pleinement les moyens existants pour faire acquérir davantage le réflexe transports publics.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "l'annonce d'un débat au gouvernement autour de la création de lignes de bus pour les écoliers".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "la communication de la STIB et des membres de son conseil d'administration".

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

Mme Céline Delforge.- Le journal "La Capitale" du 31 mars nous annonçait que le gouvernement va bientôt débattre de la création de six lignes de bus réservées aux écoliers. Sans aborder le fond de la question, je m'étonne que cette annonce ait été diffusée dans la presse par l'intermédiaire du vice-président de la STIB, qui affirme que le gouvernement débattrait bientôt de cette proposition.

Comment se fait-il que ce soit un membre du comité de gestion de la STIB qui annonce par voie de presse les points inscrits à l'ordre du jour du

doel had het publiek ertoe aan te zetten het openbaar vervoer te gebruiken. Dat leek mij geen slecht idee als het om verenigingen, ziekenhuizen, scholen, enzovoort zou gaan. Wij zouden die doelgroepen inderdaad kunnen vragen of zij de bestaande middelen wel ten volle benutten om hun openbaarvervoer-reflex te vergroten.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de aankondiging van een debat binnen de regering over de invoering van buslijnen voor scholieren".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "de communicatie van de MIVB en van leden van haar raad van bestuur".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Volgens La Capitale van 31 maart zou de regering binnenkort de invoering van 6 buslijnen voor scholieren bespreken. Het verbaast mij dat dit in de pers werd aangekondigd door de ondervoorzitter van de MIVB. Hoe komt het dat een lid van het beheerscomité van de MIVB in de pers aankondigt welke punten er op de ministerraad staan? Steunt de raad van bestuur van de MIVB dit voorstel?

gouvernement ? Le conseil d'administration de la STIB soutient-il cette proposition ?

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

M. Hervé Doyen.- La presse du 31 mars dernier nous apprenait que la STIB compte créer un service de bus scolaire à part entière, pour transporter les écoliers de six à douze ans matin et soir. L'idée sera bientôt débattue au sein du gouvernement, précisait l'article.

Sans rentrer dans le débat de fond sur l'intérêt d'un tel service, je m'étonne à plusieurs égards de cette sortie dans la presse. Tout d'abord, cette idée du vice-président de la STIB est-elle défendue par l'ensemble de la direction de la STIB ou par le conseil d'administration de celle-ci ?

Il me semblerait quelque peu surprenant que le vice-président d'un organisme d'intérêt régional sorte une idée dans son coin alors que sa direction ne la partage pas du tout. Si cette idée est soutenue par l'ensemble du conseil d'administration de la STIB, pourquoi a-t-on confié le soin au vice-président d'annoncer cette mesure ? N'est-ce pas au président, au directeur général ou à vous-même de vous charger de ce travail de communication ?

Enfin, je m'étonne également de la conclusion de l'article de presse, qui précise que cette idée sera bientôt débattue par le gouvernement. Cela signifie-t-il que c'est maintenant la STIB qui inscrit les points à l'ordre du jour du gouvernement et qui décide des solutions qu'elle devra ensuite exécuter ? Cela me semble à tout le moins étrange, d'où ma demande d'entendre votre avis sur cette question.

Si le vice-président de la STIB s'est exprimé ce jour-là à titre personnel, je m'interroge alors sur la cohérence de la communication de la STIB, à propos de laquelle vous avez, je pense, votre mot à dire. Comment le citoyen peut-il s'y retrouver quand il lit que le vice-président de sa société régionale de transport propose une idée, et qu'il découvre quelques jours plus tard que cette idée n'est pas du tout soutenue par la direction de la STIB ?

J'ai été tout aussi étonné trois jours plus tard, lorsque j'ai lu dans le même journal que le vice-

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

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Op 31 maart meldde de ondervoorzitter van de MIVB aan de pers dat de MIVB een schoolbusdienst wil starten voor leerlingen tussen zes en twaalf jaar.*

Staat de directie of de raad van bestuur van de MIVB achter dit idee van de ondervoorzitter? Het zou vreemd zijn als de ondervoorzitter dit zou meedelen zonder steun. Waarom moest de ondervoorzitter dit aankondigen? Is dat niet de taak van de voorzitter, de directeur-generaal of van uzelf?

Volgens de pers zou de regering dit idee binnenkort bespreken. Betekent dat dat de MIVB punten op de agenda van de ministerraad zet en oplossingen voorstelt die ze nadien moet uitvoeren? Dat lijkt me een vreemde gang van zaken.

Als de ondervoorzitter in eigen naam gesproken heeft en niet gesteund wordt door de directie, dan roept dat vragen op over de communicatie van de MIVB.

Drie dagen later reageerde de ondervoorzitter in dezelfde krant op de voorstellen van de oppositie, in naam van de MIVB. Verdedigde hij inderdaad het standpunt van de MIVB? Deelt u dit in grote lijnen? Ik wist bijvoorbeeld niet dat de MIVB tegen het principe van publiek-private samenwerking was.

Ik begrijp dat leden van de raad van bestuur van een gewestelijk orgaan soms in eigen naam verklaringen afleggen, maar niet dat iemand in naam van de MIVB standpunten inneemt die strijdig zijn met die van de regering. Hoe kunt u de communicatie van de MIVB en haar raad van bestuur verbeteren?

président réagissait au nom de la STIB, le sous-titre de l'article étant "Point de vue de la STIB", sur des propositions de mes collègues de l'opposition. La position exprimée était-elle vraiment celle de la STIB ? La partagez-vous dès lors dans les grandes lignes ? J'ignorais, par exemple, que la STIB était opposée à l'idée même du partenariat public-privé. Or, c'est ce qui est écrit dans l'article.

Mme la ministre, que les membres du conseil d'administration d'un organisme régional s'expriment parfois à titre personnel dans la presse peut se comprendre, mais que quelqu'un s'exprime au nom de la STIB en défendant des opinions qui ne sont pas celles du gouvernement pose tout de même problème. Comment faire pour améliorer la cohérence de la communication de la STIB et des membres de son conseil d'administration ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En réponse à la première question de Mme Delforge, je peux vous informer qu'à ce stade, ni le conseil d'administration ni le comité de gestion de la STIB n'ont été saisis d'une proposition visant la création de lignes de bus réservés aux écoliers. Il n'est donc pas possible d'en évaluer le coût ou les éventuels impacts sur le contrat de gestion.

Je regrette qu'il y ait eu confusion entre la personne privée et le vice-président du conseil d'administration de la STIB.

L'article paru le 3 avril dans "La Capitale" n'engage pas la STIB, et encore moins la ministre. Il s'agit manifestement d'une prise de position personnelle du vice-président du conseil d'administration de la STIB, ce que ce dernier aurait dû préciser.

Les chiffres cités dans cet article sont tout à fait erronés. Ils risquent de donner une idée fausse des possibilités financières dont dispose la Région pour étendre le réseau des métros, trams et bus. Je m'étonne des sous-estimations figurant dans le texte.

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

Mme Céline Delforge.- J'entends qu'aucun nouveau plan ne sera soumis au gouvernement.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Noch de raad van bestuur, noch het beheerscomité van de MIVB hebben een voorstel ontvangen over een schoolbusdienst. Het is dan ook onmogelijk om de kostprijs of de impact op het beheerscontract in te schatten.*

Ik betreur dat men het persoonlijk standpunt van de ondervoorzitter van de raad van bestuur van de MIVB als een officieel standpunt beschouwt. In La Capitale van 3 april geeft hij overduidelijk een persoonlijk standpunt weer. Dat had hij moeten preciseren.

De vermelde cijfers zijn volstrekt fout en dreigen een vals beeld te geven van de financiële mogelijkheden waarover het gewest beschikt.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik noteer dat er geen enkel nieuw plan aan de*

J'espère que pareil incident ne se produira plus, faute de quoi nous ne maîtriserons plus la situation et chacun pourra soumettre ses propositions sans tenir compte de la dure réalité de la STIB.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

concernant "les éclusiers du Port de Bruxelles".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, la question est retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "la mise en place d'une navette de bus entre la gare de Jette et l'UZ".

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *L'accord de gouvernement s'engage à réduire le trafic automobile de 20% d'ici 2010. Pour parvenir à cet objectif, il faut proposer des alternatives à la voiture, telles que le vélo ou les transports en commun. Dans cette optique, une solution s'impose*

regering zal worden voorgelegd. Ik hoop dat een dergelijk incident zich niet opnieuw zal voordoen. Het kan niet dat iedereen zomaar voorstellen doet, zonder rekening te houden met de moeilijke financiële situatie van de MIVB.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

betreffende "de sluismeesters in de Haven van Brussel".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de inleg van een pendelbus tussen het station van Jette en het UZ".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft woord.

Mevrouw Annemie Maes.- In het regeerakkoord engageert men zich tot het verminderen van het autoverkeer met 20 procent tegenover 2001. Een belangrijke manier om dit doel te bereiken is het aanbieden van alternatieven voor de auto. Ik denk aan de fiets of het openbaar vervoer. We weten

d'urgence pour répondre aux problèmes de mobilité que connaît l'UZ Jette.

Un courrier du ministre flamand Smet, daté du 12 février 2010, vous informait de ce que la Flandre était prête à assumer - via le Fonds flamand bruxellois - un tiers des frais d'une navette de bus qui effectuerait le trajet entre la gare de Jette et l'UZ, pour autant que la STIB, la Région et l'UZ assument les deux tiers restants.

Le 4 mars 2010, le ministre Smet répondait à une question à ce sujet au Parlement flamand en disant qu'il avait reçu une lettre de votre part, dans laquelle vous insistiez sur l'augmentation de fréquence de la ligne de bus 53. Or, ce bus n'offre pas une solution valable aux problèmes de mobilité que connaissent les visiteurs et le personnel de l'UZ, en raison de la longueur et de la lenteur de son trajet. De plus, il ne circule pas tôt en matinée ni tard en soirée, aux heures intéressantes pour le personnel.

Le personnel et les syndicats réclament depuis des années une navette, qu'ils sont même prêts à soutenir financièrement.

Est-il exact que, dans votre courrier au ministre Smet, vous évoquiez uniquement la solution du bus 53 ? La navette de bus fait-elle encore partie des solutions envisagées ? Avez-vous discuté des modalités de sa mise en activité avec le ministre Smet, l'UZ et la STIB ? À partir de quand et à quelles conditions cette navette sera-t-elle opérationnelle ? Qui financera quoi ?

allemaal dat er dringend een oplossing nodig is voor het mobiliteitsprobleem aan het UZ in Jette.

Tram 9 is een noodzakelijke maatregel gebleken. Niet alleen voor de bezoekers maar ook voor het personeel is er een oplossing nodig. De inleg van een pendelbus voor het personeel tussen het station van Jette en het UZ kan soelaas bieden.

Op 12 februari 2010 hebt u een brief van Vlaams minister Smet ontvangen. Daarin stond expliciet te lezen dat Vlaanderen bereid is een derde van de kosten voor de pendelbus te dragen, met de hulp van het Brusselfonds. De MIVB, het Gewest en het UZ zelf zouden volgens de heer Smet dan de overige twee derden voor hun rekening moeten nemen. Hij vroeg in zijn brief om een initiatief te nemen.

Naar aanleiding van een vraag in het Vlaams Parlement op 4 maart 2010, liet de heer Smet weten van u een schrijven te hebben ontvangen als antwoord op zijn brief. Hierin zou u volgens hem de nadruk leggen op de verhoging van de frequentie van de bestaande buslijn 53.

Maar zoals ik al in mijn vorige vraag over dit onderwerp zei, stopt deze bus op vele haltes, rijdt ze traag en biedt ze geen oplossing voor het personeel dat vaak vroeg begint te werken en/of laat eindigt met werken. Wie denkt dat dit niet waar is, nodig ik uit om zelf bus 53 te nemen op de uren dat het personeel moet werken.

Een pendelbus tussen het station en het UZ wordt al jaren gevraagd door het personeel en de vakbonden. Getuige daarvan is de petitie die eerder gehouden werd. Er is uitdrukkelijk gesteld dat het personeel zelfs bereid was om een eigen financiële bijdrage te leveren.

Het doel van deze interpellatie is om snel tot een oplossing te komen. Mijn vragen zijn de volgende.

Klopt het dat u in uw brief naar de heer Smet enkel verwezen hebt naar bus 53 als oplossing? Of behoort de pendelbus nog altijd tot de mogelijkheden? Is er ondertussen onderhandeld met minister Smet, met het UZ en met de MIVB over de modaliteiten voor de inleg van de pendelbus?

Vanaf wanneer en tegen welke voorwaarden denkt

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Mon cabinet et l'UZ Brussel se sont concertées afin d'examiner comment améliorer la desserte de l'hôpital avec des bus, en attendant la construction de la ligne de tram 9.*

J'ai effectivement formulé des propositions visant à augmenter la fréquence de l'offre, moyennant un cofinancement par l'UZ Brussel et, éventuellement, de la Communauté flamande. La ligne 53, qui assure actuellement la liaison entre l'UZ Brussel et la gare de Jette en est un bon exemple. Cette amélioration du service profite au personnel, mais également aux visiteurs. Une navette pour le personnel ne relève pas d'une offre de transport public, mais d'un service interne, et doit donc être financée par l'institution elle-même ou par son autorité de tutelle.

La fréquence de la ligne de bus 53 pourrait effectivement être améliorée si l'UZ Brussel et la Communauté flamande étaient prêtes à participer à son financement à part égale avec la Région bruxelloise. Les modalités opérationnelles et les calculs du coût doivent faire l'objet d'une analyse plus approfondie.

Il faut par ailleurs commander des bus supplémentaires. Les bus commandés au cours de la législature précédente ne suffisent pas à couvrir une augmentation de l'offre. Les procédures d'adjudication n'ont pas encore été lancées. Elles le seront dès que je disposerai d'un engagement formel de la part de la Communauté flamande et de l'UZ Brussel pour un nombre d'années suffisant, afin de pouvoir prendre en compte le coût du matériel roulant.

Par ailleurs, nous examinons avec l'UZ dans quelle mesure il faut augmenter les fréquences pour répondre aux besoins du personnel et des visiteurs.

Dans l'intervalle, j'ai demandé à la STIB si une modification limitée du réseau de bus à Jette ne pouvait pas avoir le même impact qu'une navette, sans coûts d'exploitation supplémentaires. Ce n'est

u dat de pendelbus operatief zal worden? En ten slotte nog een belangrijk onderdeel: wie betaalt hoeveel? Ik kijk uit naar uw antwoord.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het kabinet heeft overlegd met de directie van het UZ Brussel om te bekijken hoe de bediening van het ziekenhuis via bussen kan verbeterd worden, in afwachting van de aanleg van tramlijn 9.

Het klopt dat ik enkel voorstellen heb geformuleerd om de frequenties van het reguliere aanbod van en naar het UZ Brussel op te trekken door middel van cofinanciering van het UZ Brussel en desgevallend de Vlaamse Gemeenschap. Lijn 53 die de verbinding tussen het UZ Brussel en het station van Jette verzekert, is hiervan een goed voorbeeld. Dat heeft trouwens als bijkomend voordeel dat niet alleen het ziekenhuispersoneel, maar ook de bezoekers een betere bediening genieten.

Een pendelbus bestemd voor ziekenhuispersoneel is geen openbaar vervoeraanbod, maar bedrijfsdienstverlening en moet door de betrokken instelling zelf of door haar voorgedijverheid gefinancierd worden.

Het UZ Brussel wordt vandaag al verbonden met het station van Jette door lijn 53 van de MIVB aan een frequentie van om de 12 minuten in de spitsuren en om de 20 minuten in de daluren. Het zou evident zijn om die frequentie te verhogen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betaalt momenteel al twee derden van deze lijn. De rest wordt gedekt door eigen inkomsten van de MIVB.

Als het UZ Brussel en de Vlaamse Gemeenschap bereid zijn om eenzelfde aandeel als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op zich te nemen, kan de frequentie in theorie worden opgedreven tot om de 6 minuten in de spitsuren en om de 10 minuten in de daluren. De precieze operationele modaliteiten en kostprijsberekeningen moeten nog verder worden geanalyseerd.

Omdat er tijdens de vorige legislatuur onvoldoende bijkomende bussen zijn besteld om tegemoet te komen aan een hoger aanbod in de spitsuren, zal deze maatregel pas kunnen worden doorgevoerd zodra er voldoende supplementaire bussen voorhanden zijn. De aanbestedingsprocedures zijn hier-

envisageable que si cela ne se fait pas au détriment du service aux habitants. La STIB devrait me fournir une réponse prochainement.

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).*- *Abandonnez-vous l'option de la navette ? Vous dites qu'une navette de bus est envisageable, pour autant que l'UZ l'organise elle-même.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Si l'UZ est prête à la financer, cela pourrait être concevable. Mais naturellement, nous devons également disposer du matériel roulant. Une augmentation de la fréquence de la ligne 53 est également envisageable, moyennant une participation de l'UZ et de la Communauté flamande. Celle-ci doit nous donner une réponse définitive au plus vite. Nous sommes disposés à collaborer, si cela n'entraîne pas de coûts supplémentaires pour la Région.*

Une modification limitée du réseau de bus à Jette est la deuxième piste envisagée. La STIB examine dans quelle mesure celle-ci pourrait apporter une amélioration.

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

voor nog niet gestart. Ik ben wel bereid om daarvoor opdracht te geven zodra ik beschik over het formale engagement van zowel de Vlaamse Gemeenschap als van het UZ Brussel. Het spreekt voor zich dat het engagement over voldoende jaren verzekerd moet zijn om de kostprijs van het bijkomende rollend materieel in rekening te kunnen nemen.

Daarnaast bekijk ik samen met de directie van het UZ Brussel in welke mate de frequenties van en naar het UZ moeten worden opgetrokken om een antwoord te geven op de vraag van het ziekenhuis-personeel en de bezoekers.

Intussen heb ik aan de MIVB gevraagd of een relatief kleine wijziging van het busnet in Jette niet hetzelfde effect kan hebben als een pendelbus, en dat zonder extra exploitatiekosten voor de Brusselse belastingbetaler. Dit kan uiteraard alleen als dat niet in het nadeel is van de bediening van de bewoners. De MIVB zal mij binnenkort het resultaat van haar onderzoek bezorgen. Dan zullen we bekijken of er een wijziging mogelijk is.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Als ik het goed begrepen heb, laat u het spoor van de pendelbus even liggen. Of stapt u er volledig vanaf? U hebt gezegd dat een pendelbus in een bedrijfs-economische context mogelijk is, maar dan moet het UZ die zelf organiseren.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Als het UZ Brussel dat betaalt, dan kan dat. Maar natuurlijk moeten we nog wel over het rollend materieel beschikken. Er wordt nu gewerkt aan het idee van een grotere frequentie op lijn 53, als het UZ en de Vlaamse minister voor Brussel tussenkomen. Maar ook dan moet er rollend materieel bijbesteld worden. Er moet snel uitsluitel komen of de Vlaamse Gemeenschap dat wil doen. Als dat het geval is, zijn we bereid mee te werken als dat niet meer kost voor Brussel.

Het tweede spoor bestaat erin dat de MIVB aan het onderzoeken is of een relatief kleine wijziging van het busnet in Jette een beter effect kan hebben.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).*- *Pourriez-vous me transmettre les résultats de l'étude de la STIB ? Nous devons éviter que les habitants de Jette ne soient victimes d'un "bradage" de leur ligne de bus. Si je vous ai bien comprise, vous n'avez pas de budget disponible pour une navette et l'UZ doit en soutenir elle-même les frais ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *C'est exact. Il faut certes éviter qu'une modification du réseau de bus à Jette ne desserve les habitants.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

**concernant "le passage à Mobib pour les
abonnés mensuels".**

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

Mme Viviane Teitelbaum.- "Abonnés mensuels, le 30 juin, seul Mobib vous donnera accès au réseau". Voici ce que les usagers peuvent lire depuis plusieurs semaines sur divers supports d'information présents dans les véhicules de la STIB. Ainsi, les 140.000 clients de la STIB qui voyagent avec un abonnement mensuel sont invités à passer à Mobib avant le 30 juin prochain.

Outre des cartons suspendus, des détachables, des affiches ou encore une information présente sur le site de la STIB, d'autres moyens de communication spécifiques ont-ils été mis en place pour informer les voyageurs de ces nouvelles dispositions ? Dans

Mevrouw Annemie Maes.- Kan ik de resultaten van de studie van de MIVB krijgen? We moeten vermijden dat de inwoners van Jette het slachtoffer worden van een "verkoop" van hun buslijn. De MIVB moet nagaan welke mensen lijn 53 al gebruiken en als dat inderdaad mensen zijn die naar hun werk gaan of naar school, moeten we zorgen dat ze niet in de problemen geraken. U zegt dus dat u geen geld hebt voor een pendelbus en dat het UZ zelf voor de middelen moet zorgen?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Inderdaad. Een dergelijke wijziging van het busnet in Jette mag inderdaad geen nadelige gevolgen hebben voor de bediening van de bewoners.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

**betreffende "de overgang naar Mobib voor
de maandabonnees".**

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *De 140.000 maandabonnees van de MIVB moeten tegen 30 juni overgeschakelen op een Mobib-kaart. Die boodschap hangt uit in de voertuigen van de MIVB. Gebruikt u afgezien van affiches, folders en de website van de MIVB nog andere communicatiemiddelen om de reizigers te informeren?*

Op de website van de MIVB staat dat de maandabonnees een brief hebben ontvangen met het verzoek om over te schakelen op Mobib, en dat klanten die geen brief zouden hebben ontvangen, een formulier moeten invullen op de website, in een Kiosk of in een Bootik. Hoeveel van de 140.000

l'affirmative, pouvez-vous nous dire lesquels ?

De plus, le site de la STIB annonce que les abonnés mensuels auraient reçu un courrier dans leur boîte aux lettres les invitant à passer à Mobib et que les clients qui n'auraient pas reçu le mailing devraient se procurer un formulaire Mobib via le site, dans un Kiosk ou une Bootik. Pouvez-vous nous indiquer combien d'abonnés ont effectivement reçu ce courrier sur l'ensemble des 140.000 abonnés mensuels ? Quand a-t-il été envoyé ?

À ce jour, combien de demandes ont-elles déjà été introduites ? Des mesures spécifiques ont-elles été mises en oeuvre pour pourvoir à l'afflux éventuel de demandes aux mois de mai et juin ? Ainsi, des moyens matériels ou des effectifs humains ont-ils été prévus pour organiser au mieux cette procédure ? Dans l'affirmative, lesquels et combien ?

La STIB indique également qu'elle délivrera le pass Mobib dans les deux mois après introduction de la demande. Pouvez-vous nous garantir que ce délai sera respecté durant toute la procédure ? D'autre part, quid pour les usagers qui introduiront leur demande en mai et surtout en juin ? Enfin, pourriez-vous nous donner une estimation du coût global de cette opération ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour inciter ses abonnés mensuels à passer à la carte Mobib, la STIB a mené une importante campagne et déployé les moyens de communication suivants :

- une campagne d'affichage sur les arrondis de plafonds des rames de métro, trams et bus ; dans les valves des stations de métro ; aux entrées de stations de métro ainsi que dans les abribus.
- des feuillets arrachables en station et dans les véhicules ;
- un balisage spécifique dans les points de vente Bootik et Kiosk de la STIB ;
- des annonces ont été faites sur le site internet de la STIB ;

abonnees ontvingen effectief een brief? Wanneer werd die verstuurd?

Hoeveel aanvragen werden er al ingediend? Worden er specifieke maatregelen getroffen om een toevloed van formulieren in mei en juni aan te kunnen? Zet u extra personeelsleden en middelen in?

De MIVB zegt ook dat de Mobib-kaarten zullen worden uitgereikt binnen de twee maanden nadat de aanvraag is ingediend. Kunt u garanderen dat die termijn wordt gerespecteerd? Hoe zit het met klanten die hun aanvraag in mei of juni indienen? Hoeveel kost de hele operatie?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Om de maandabonnees ertoe aan te zetten om een Mobib-kaart aan te vragen, voert de MIVB een uitgebreide informatiecampagne, met affiches, scheurblaadjes, informatie op de website en in Metro, folders, enzovoort.*

Er werd ook een informatiecampagne op het getouw gezet met de NMBS om de houders van de gecombineerde abonnementen voor de NMBS en de MIVB in te lichten. Ze kregen een brief en er wordt informatie aangebracht en omgeroepen in de stations en de voertuigen.

58.231 reizigers die in de loop van vorig jaar minstens een keer een maandabonnement kochten en van wie een adres gekend is, ontvingen in januari een brief.

- une annonce sur les écrans plasma présents en Bootik et en Kiosk ;
- des messages vocaux en station de métro ;
- une insertion répétée dans le journal "Métro" ;
- la distribution d'un dépliant informatif par le réseau de revendeurs constitué des librairies et grandes surfaces.

En collaboration avec la SNCB, une vaste campagne de communication a également été mise en place pour informer les clients des abonnements combinés SNCB+STIB. Outre l'envoi d'un mailing à l'ensemble de la clientèle concernée, des valves ont été posées en gare et des annonces locales ont été diffusées dans les gares et dans les véhicules.

Un mailing a été envoyé à 58.231 abonnés mensuels. Il s'agit des personnes ayant acheté un abonnement mensuel au moins une fois dans le courant de l'année précédente et pour lesquels l'adresse renseignée était toujours valable. Ce mailing a été envoyé durant la première quinzaine de janvier.

À ce jour, 77.000 cartes ont été délivrées. Pour faire face à l'afflux de clientèle, des renforts en personnel de vente ont été prévus dans les Bootik de la STIB et, ce, depuis le mois de février. Pour les mois de mai et juin, ce renfort équivaut à trois équivalents temps plein supplémentaires par point de vente, c'est-à-dire pour chacune des six Bootik. Ce renfort de dix-huit personnes représente une augmentation de 60% par rapport à l'équipe de base.

Comme annoncé dans le mailing de janvier, le délai de deux mois prévu pour la délivrance du pass Mobib a été respecté. En fonction du volume des demandes à traiter, ce délai a pu même être parfois réduit.

Le but de la campagne de communication était d'inciter les clients à se procurer au plus vite leur abonnement Mobib, mais il est clair que les clients qui se présenteront en mai ou juin auront toujours la possibilité de se procurer leur pass Mobib en Bootik ou via la Bootik online. Les renforts mis en place par la STIB doivent en effet permettre de faire face aux achats de dernière minute.

Momenteel zijn er al 77.000 Mobib-kaarten uitgereikt. Om het extra werk aan te kunnen, wordt er sinds februari meer personeel ingezet in de verkooppunten van de MIVB. In mei en juni zetten we drie extra voltijdse equivalenten in per verkooppunt.

Zoals we hebben aangekondigd in de brief van januari wordt de termijn van twee maanden om de Mobib-kaarten te bezorgen nageleefd.

De bedoeling van de informatiecampagne was dat klanten zo snel mogelijk hun Mobib-abonnementen zouden gaan halen, maar ook mensen die dat pas in mei of juni doen, kunnen terecht in de verkooppunten of op de website.

Het budget voor de overgang van de maand-abonnementen naar de Mobib-kaarten en de communicatie daarover, bedraagt 156.000 euro en vertegenwoordigt een versterking van het personeel met achttien voltijdse equivalenten.

Le budget consacré au basculement de clients mensuels, en ce qui concerne Mobib et la communication, est de 156.000 euros et représente un renfort de 18 équivalents temps plein en termes de frais de personnel.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je vois mal comment les personnes ne seraient pas encore au courant, mais je pense qu'il sera intéressant d'avoir une évaluation, car il s'agit d'un budget important.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

**concernant "la diffusion de l'information
dans les stations de (pré)méto".**

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Treize stations de métro ont été renommées récemment afin d'aider les touristes, mais aussi les autres usagers, à repérer plus aisément leur destination. Une indication claire de l'endroit où l'on se trouve, des sorties et des lieux sur lesquels celles-ci débouchent contribue en effet de manière essentielle au sentiment de sécurité que l'on éprouve dans des espaces clos comme les stations de tram ou de (pré)méto.*

Le métro bruxellois est mal équipé sur le plan de la signalisation et de l'information, ce que révèle une étude européenne qui le classe en très mauvaise position en fonction de ce critère.

En sus de la signalisation supplémentaire, il

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Iedereen zal nu wel op de hoogte zijn. We moeten dit budget zeker evalueren.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de informatieverstrekking in de (pre)metrostations".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Recent kregen dertien metrostations een extra benaming. Deze extra signalisatie moet toeristen helpen om makkelijker hun bestemming te vinden wanneer ze zich in het metrostation bevinden. Dit is niet enkel van belang voor toeristen. Uit onderzoek dat wij enkele jaren geleden uitvoerden samen met de VUB, bleek dat één van de belemmerende factoren voor vrouwen om het openbaar vervoer te nemen, een gebrek aan degelijke signalisatie is of een gebrekkige 'leesbaarheid' van het station en de omgeving. Op elk moment weten waar men zich bevindt, waar de uitgangen zijn en waar deze toe leiden, is een essentieel onderdeel van het subjectieve veiligheidsgevoel dat men heeft in 'gesloten' ruimtes zoals metro-, premetro- of tramstations.

conviendrait d'apposer des pictogrammes sur les schémas de ligne, qui permettraient aux usagers de repérer en un coup d'oeil où ils se trouvent et où ils doivent descendre.

Par ailleurs, les sorties des stations de métro devraient être indiquées plus clairement. Certaines de nos stations sont en effet de véritables labyrinthes, même pour des usagers expérimentés.

Enfin, un plan d'ensemble du réseau de métro devrait être affiché dans chaque station.

Ces quelques mesures permettraient d'améliorer le confort d'utilisation des passagers.

La STIB envisage-t-elle d'améliorer sa signalisation, par exemple à l'aide de pictogrammes ? Prévoit-elle de mieux indiquer les sorties dans les stations de métro existantes ? Y a-t-il déjà des plans concrets en la matière ?

Est-il prévu d'afficher un plan d'ensemble du réseau de métro dans chaque station ? Quelles sont les autres mesures envisagées pour améliorer la 'visibilité' de nos stations de métro ?

De aanpassingen zijn dan ook een goede zaak, waar wij zelf ook al enige jaren voor pleiten. Het is evenwel wat ons betreft slechts een eerste stap. Uit Europees onderzoek blijkt immers dat de Brusselse metro slecht scoort op het gebied van signalisatie en informatieverstrekking. Het probleem stelt zich al sinds enkele jaren.

Wij zijn van oordeel dat de MIVB nog een aantal zaken kan verbeteren.

Afgezien van de extra benaming pleiten wij voor het aanbrengen van pictogrammen in de metrostations en op de lijnschema's. Dit zou mensen de kans geven om in een oogopslag te zien waar ze moeten afstappen.

Ik pleit voor een betere signalisatie en uitgangsaanduiding in de stations zelf, want sommige stations blijven echte doolhoven. Het feit dat men niet meteen weet welke kant men uit moet en dat de structuur van het station onoverzichtelijk is, zorgt er mede voor dat mensen zich onveilig voelen in ons metronetwerk. Zelfs voor ervaren metrogebruikers zijn sommige stations slecht 'leesbaar', wat nog sterker de indruk wekt dat men zich in een 'aparte' wereld bevindt.

Lijnschema's van het voltallige metronetwerk moeten duidelijk worden aangebracht in de stations. Na de laatste aanpassing aan ons metronetwerk, met de omsluiting van de Kleine Ring, werden de lijnschema's aangepast. Wanneer men zich bijvoorbeeld in Montgomery bevindt en men wil naar Koning Boudewijn, ziet men niet meteen hoe en waar de nodige overstappen moeten gemaakt worden. Het zou daarom goed zijn mochten in alle metrostations duidelijke lijnschema's komen van ons volledige metronetwerk. Ik verwijs specifiek naar lijnschema's omdat de gehanteerde stadsplannen in de stations die ook tram- en busverbindingen bevatten, vaak te verwarrend zijn. In de meeste Europese metronetwerken bestaan dergelijke metroschema's overigens al jaren.

Deze maatregelen zijn volgens ons belangrijk om het gebruikskomfort van de passagiers te verbeteren. Het lijkt ons dan ook nodig dat de eerste stap die op dit vlak gezet werd, navolging verdient.

Zal de MIVB in de toekomst haar signalisatie nog

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *La nouvelle signalétique apposée dans les stations de (pré)métro doit faciliter l'utilisation des stations. La STIB classifie de manière hiérarchique les différents types d'information, afin de dispenser les indications indispensables sans surcharger inutilement les clients.*

Bruxelles Mobilité met progressivement en place la nouvelle signalétique dans les stations de (pré)métro. La deuxième phase a été exécutée l'hiver dernier dans les stations des tronçons communs des lignes 1, 5, 2 et 6. La troisième phase se concentrera sur les stations de prémétro. Sont visés en 2010 les quatre terminus des lignes de métro, ainsi que les stations dans lesquelles d'importants travaux de rénovation sont prévus.

L'axe de la grande ceinture sera équipé en 2011. L'ensemble de la signalétique sera, en principe, renouvelé d'ici 2012.

Entre-temps, la STIB va compléter les plans de quartiers, pour que ceux-ci correspondent mieux aux attentes des clients. Les valves affichant l'ensemble des informations - plans du réseau, du quartier et de la station, horaires, tarifs, etc. - seront regroupées et feront l'objet d'une signalisation spécifique.

Le plan du réseau - qui reprend les lignes de métro et les lignes de tram Chrono 3 et 4 - est affiché sur les quais de toutes les stations, à côté du plan du quartier.

L'idée d'associer des pictogrammes aux noms touristiques ne s'inscrit pas dans la philosophie de

verder verfijnen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van pictogrammen? Zal de MIVB de signalisatie en uitgangsaanduiding van de bestaande metrostations verbeteren? Bestaan hier reeds concrete plannen voor?

Zullen de volledige lijnschema's van het metronetwerk terug aangebracht worden in de verschillende metrostations? Welke maatregelen zullen er nog genomen worden om de 'leesbaarheid' van onze metrostations te verbeteren?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De nieuwe signaletiek in de metro- en premetrostations is bedoeld om het gebruik van de stations te vergemakkelijken. Om dat te bereiken, rangschikt de MIVB de verschillende soorten informatie op een hiërarchische manier. Zo wordt overal de noodzakelijke informatie aangebracht zonder de klanten met te veel onnodige extra informatie te overladen.

Mobiel Brussel brengt de nieuwe signaletiek geleidelijk aan in de metro- en premetrostations. De tweede fase werd de afgelopen winter uitgevoerd in de stations van de gemeenschappelijke delen van lijnen 1, 5, 2 en 6. De derde fase zal gericht zijn op de premetrostations. In 2010 zijn de vier stations die de metrolijnen begrenzen gepland, meer bepaald richting Koning Boudewijn, Erasmus, Stokkel en Hermann Debroux, evenals de stations die binnenkort grondig worden gerenoveerd (Kunst-Wet, Rogier, Montgomery, enzovoort).

Die zullen dus na de stations in het centrum en de premetrostations van nieuwe signaletiek worden voorzien. De as van de Grote Ring zal pas in 2011 kunnen worden aangepast. De signaletiek op het hele net zou in principe in 2012 helemaal moeten vernieuwd zijn.

Intussen heeft de MIVB wel de intentie om de wijkplannen aan te vullen, zodat deze beter beantwoorden aan de verwachtingen van klanten die bijkomende informatie nodig hebben. De valven die ook informatie bevatten (met het algemeen netplan, netplan van de wijk, metronetplan, uurregeling, tarieven, enzovoort) zullen gegroepeerd en specifiek aangeduid worden.

Een netplan met daarop de metrolijnen en de

la nouvelle signalétique, qui a surtout un objectif d'efficacité. De plus, ces pictogrammes ne pourraient pas être apposés sur les schémas de lignes affichés dans les véhicules, et ce par manque de place.

Dans certaines stations, nous tentons de signaler clairement les attractions touristiques importantes comme l'Atomium et la Grand Place, mais ce n'est pas possible partout. Cette information ne figurera pas non plus sur les schémas de lignes.

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Ce serait une bonne chose que la nouvelle signalétique soit entièrement prête d'ici 2012.*

Je ne comprends pas bien pourquoi les pictogrammes s'inscriraient mal dans le concept général.

Le problème des schémas de ligne est qu'ils n'informent que sur une seule ligne. Lorsqu'on veut changer de ligne, les autres schémas ne sont pas toujours disponibles, ce qui est très déroutant. Je peux peut-être vous poser une question écrite sur ce point.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Je compte examiner avec la STIB la possibilité d'insérer des pictogrammes, car l'amélioration des indications relatives aux lieux touristiques est fondamentale. L'insertion de pictogrammes dans le système actuel risque*

Chrono-tramlijnen 3 en 4 is terug te vinden op de perrons van alle stations, naast het wijkplan. Dat laat een goede situering toe voor klanten die moeten overstappen tussen deze lijnen.

Het idee om de toeristische namen te voorzien van pictogrammen past niet in de filosofie van de nieuwe signaletiek die vooral meer efficiëntie nastreeft. Voorts zouden pictogrammen niet kunnen afgebeeld worden op de lijnschema's in de voertuigen wegens plaatsgebrek.

We trachten wel in een aantal stations om aanduidingen aan te brengen om mensen naar toeristische trekpleisters te leiden, zoals het Atomium of de Grote Markt. Dat kan echter niet overal. De informatie zal ook niet op de lijnschema's staan.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik geloof dat u meteen ook bijna mijn volgende vraag, over de renovatie van het metrostation Kunst-Wet, hebt beantwoord. Er zijn al een paar goede dingen gedaan. Het zou ook een goede zaak zijn als de signaletiek volledig klaar geraakt tegen 2012.

Ik begrijp niet goed waarom pictogrammen niet goed passen in het algemene concept. Er is soms plaatsgebrek, maar u geeft zelf het voorbeeld van het atomium. Welnu, dat kan je aangeven met een zeer eenvoudig te begrijpen pictogram. Ook voor Manneken Pis kan je gemakkelijk een pictogram bedenken.

Er is een zeer praktisch probleem met de lijnschema's, die slechts informatie verstrekken over één lijn. Als je wilt overstappen op een andere lijn, zijn de andere schema's niet altijd beschikbaar. Dat is verwarrend. Misschien kan ik u daarover een schriftelijke vraag stellen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De mogelijkheid van pictogrammen wil ik met de MIVB nagaan. Er is een vraag, zeker bij toeristen of mensen die eenmalig in Brussel zijn, naar betere aanduidingen. Bij de huidige werkwijze zouden pictogrammen echter te veel plaats innemen. We

toutefois de prendre beaucoup de place. Certains endroits concentrent par ailleurs nombre de lieux touristiques. Nous allons y réfléchir.

- 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 "la présence d'un colis suspect
dans la station de métro Diamant".**

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

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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

**concernant "les tests comportementaux lors
des procédures d'embauche du personnel
STIB".**

M. le président.- Nous avons reçu un complément de réponse de la ministre à la question de MM. Ikazban et Özkara concernant les tests comportementaux. Il a été transmis aux membres de la commission.

moeten echter blijven zoeken naar een goede aanduiding van de toeristische locaties. Op sommige plaatsen zijn er natuurlijk heel veel tegelijk. Hier zullen we verder over nadenken.

- 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 aanwezigheid van een verdacht pakje in het metrostation Diamant".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "de gedragstesten bij de procedures voor de aanwerving van het MIVB-personeel".

De voorzitter.- We hebben een toevoeging ontvangen bij het antwoord van de minister op de vraag van de heer Ikazban en de heer Özkara in verband met de gedragstesten. De commissieleden hebben dat document in hun bezit.

M. Jamal Ikazban.- En réalité, les compléments de réponse que nous avons reçus concernent le turnover, et non les tests comportementaux.

M. le président.- C'est exact.

La parole est à M. Ikazban.

M. Jamal Ikazban.- Notre Région enregistre un taux de chômage assez élevé : en 2008, il oscillait entre 14% et 18%. En outre, un tiers des jeunes adultes bruxellois présents sur le marché du travail sont au chômage.

La STIB est l'un des plus gros employeurs de la Région, avec ses 6.500 collaborateurs. La diversité des emplois y est énorme. La STIB ne compte pas moins de 268 fonctions différentes. Lorsque l'on évoque la STIB, on pense aux conducteurs de tram, de bus et de métro. Or, à la STIB, près de quatre mille travailleurs occupent une fonction autre que celle de conducteur. De fait, sur un total de 6.498 collaborateurs, dont 52% de Bruxellois, 32% de Flamands et 16% de Wallons, la STIB emploie 532 cadres, 1.212 employés et 4.754 ouvriers, dont 2.663 ouvriers de conduite.

La STIB est actuellement confrontée à un changement de génération : si la moyenne d'âge y était de 42,5 ans en 2007, elle sera de 44,6 ans en 2010. La génération des 45-60 ans va partir à la retraite ; d'ici quelques années, 20% des cadres seront pensionnés ; en 2012, ce sont 10% de l'ensemble des collaborateurs qui seront retraités. Le grand défi de la STIB est donc d'assurer sa pérennité et la relève de son personnel.

Depuis quelque temps, la STIB recherche des chauffeurs, techniciens, ingénieurs, collaborateurs administratifs, commerciaux, dispatcheurs... En 2009, elle a embauché 670 personnes. En 2010, trois cents emplois seront à pourvoir. J'apprends également que la STIB collaborera avec Bruxelles Formation et le VDAB pour attirer davantage de demandeurs d'emplois.

Je n'en reste pas moins interpellé par le nombre élevé de candidats qui échouent aux tests comportementaux organisés par la STIB. Si ces tests ont leur raison d'être dans certains cas, ils semblent toutefois constituer un frein à l'embauche de nombreux jeunes Bruxellois.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Die toevoeging gaat over de turnover, niet over de gedragstesten.*

De voorzitter.- Inderdaad.

De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Het werkloosheidscijfer van het gewest ligt vrij hoog: in 2008 schommelde het tussen 14% en 18%. Een derde van de Brusselse jongvolwassenen heeft geen werk.*

De MIVB is een van de grootste werkgevers van het gewest. Er bestaan niet minder dan 268 verschillende functies. Slechts 2.663 van de 6.495 werknemers zijn chauffeur. Daarnaast telt de MIVB ongeveer 532 kaderleden, 1.212 bedienden en 4.754 arbeiders. 52% van de MIVB-werknemers is Brusselaar, 32% is Vlaming en 16% is Waal.

Binnen een paar jaar gaat 20% van het kaderpersoneel met pensioen. In 2012 zal 10% van het volledige personeel met pensioen gaan. De MIVB staat dan ook voor de grote uitdaging om zijn personeelsleden tijdig te vervangen.

Al enige tijd is de MIVB op zoek naar personeel voor verschillende functies. In 2009 zijn er 670 nieuwe personeelsleden in dienst genomen. In 2010 komen er 300 functies vrij. Ik heb vernomen dat de MIVB met Bruxelles Formation en de VDAB zal samenwerken om meer werkzoekenden te kunnen bereiken.

Ik ben verbaasd over het hoge aantal kandidaten dat zakt voor de gedragstesten. Die testen kunnen in sommige gevallen best nuttig zijn, maar zijn te vaak een rem op de tewerkstelling van jonge Brusselaars.

Waaruit bestaan de testen? Hoe verlopen ze? Zijn ze aangepast aan de Brusselaars? Hoe kunnen jongeren zich voorbereiden?

Wat is de opleiding van de examinatoren? Oefenen ze een functie uit bij de MIVB?

Wat is het slaagpercentage? Wat is het profiel van de kandidaten die niet voor de testen slagen? Hoe verklaart u dat velen niet slagen?

En quoi consistent ces tests ? Pouvez-vous nous en expliquer le déroulement ? Quelle est leur pertinence ? Sont-ils appropriés au public bruxellois ?

Quels sont les moyens mis en oeuvre pour préparer les jeunes à ce type d'épreuve ?

Quelle est la formation des examinateurs ? Font-ils partie du personnel de la STIB et quelle est leur formation ?

Quel est le pourcentage de réussite aux tests comportementaux ?

Quels sont les profils des candidats qui échouent à ces tests ? Quel est leur âge et leur dernier diplôme ? Quel est le pourcentage d'hommes et de femmes, et de Bruxellois ?

Avez-vous la possibilité d'identifier les causes de ces échecs ?

La mise en place de cette procédure de tests apporte-t-elle effectivement une plus-value qualitative ? Avez-vous constaté une diminution des comportements « non professionnels » chez les travailleurs ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les tests d'aptitude auxquels la STIB soumet ses candidats sont élaborés de manière à évaluer les compétences nécessaires à la fonction à pourvoir. Après un premier tri sur la base des curriculum vitae, les candidats conducteurs de bus, de tram et de métro sont soumis à des tests psychotechniques préliminaires, qui comprennent une rédaction et un test de logique. Les personnes qui satisfont à ces deux épreuves sont invitées aux tests comportementaux, qui se composent d'un test de personnalité suivi d'une interview.

Les candidats recrutés suivent ensuite une formation pratique à la conduite spécifique du métro, du tram ou du bus. La plus-value de la procédure de sélection peut être déduite du pourcentage de nouveaux collaborateurs qui achèvent avec succès leur écolage. En 2009, le taux de réussite s'élevait à 93,5%, ce qui prouve la

Zorgt deze procedure echt voor een meerwaarde? Stelt u sinds de invoering van de gedragstesten minder "onprofessionele" gedragingen bij de werknemers vast?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De sollicitaties bij de MIVB worden gesorteerd op basis van het curriculum vitae. Daarna moeten de kandidaten psychotechnische proeven afleggen, waarbij hun redactionele en logische vaardigheden getest worden. De geslaagden moeten dan een persoonlijkheidstest ondergaan, gevolgd door een interview.*

De kandidaten die geselecteerd worden, volgen dan een specifieke opleiding in het besturen van een metro, tram of bus. Het hoge slaagcijfer van deze opleiding toont de meerwaarde aan van de selectieprocedure. In 2009 bedroeg dit 93,5%.

Bij de eerste tests krijgen de kandidaten 30 tot 35 minuten tijd om een opstel te schrijven en een logische test af te werken. De kandidaat moet zich immers kunnen uitdrukken en korte verslagen schrijven van zaken die hem tijdens de dienst

pertinence de la procédure de sélection.

Au cours des tests préliminaires, les candidats ont 30 à 35 minutes pour écrire une rédaction et réaliser un test de logique. La rédaction va permettre d'évaluer la connaissance de la langue du candidat, sa capacité à s'exprimer et à réaliser de courts rapports écrits pour décrire une situation à laquelle il peut être confronté au cours de son service. Le test de logique compte environ 50 questions réparties en quatre modules. Il s'agit de suites logiques simples qu'il faut compléter sur la base de propositions à choix multiples.

Au cours de l'entretien d'embauche, le recruteur évalue si le profil du candidat correspond à certaines compétences particulières liées à la fonction. Ces compétences sont la stabilité émotionnelle, la responsabilité, l'autonomie, la discipline, la flexibilité, l'orientation client et la résistance au stress. Le test de personnalité sert à objectiver les constats de l'interview.

Comme la plupart des grandes entreprises, la STIB utilise le logiciel OPQ (Occupational Personality Questionnaire) développé par SHL, leader mondial en la matière. Les candidats doivent répondre par ordinateur à 202 questions. Le temps imparti pour le test de personnalité n'est pas limité, mais les candidats mettent en moyenne 25 minutes pour le faire. Les questions se présentent sous la forme d'affirmations par rapport auxquelles le candidat doit évaluer son adhésion sur une échelle allant du plus au moins.

Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse. Le principe est de comparer les résultats obtenus avec un public cible de niveau similaire. Les personnes qui s'occupent du recrutement à la STIB disposent d'une formation en psychologie et/ou d'un diplôme universitaire avec au moins cinq ans d'expérience en sélection et recrutement. Il s'agit bien de personnes faisant partie de la STIB.

(M. Jef Van Damme, deuxième vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)

En 2009, 8.112 candidats ont postulé pour un emploi de chauffeur de bus, conducteur de tram ou

overkomen. De logische test bestaat uit 50 logische rijen die moeten worden aangevuld.

Tijdens het sollicitatiegesprek wordt gekeken of het profiel van de kandidaat overeenstemt met de specifieke bekwaamheden die nodig zijn voor de functie, zoals emotionele stabiliteit, verantwoordelijkheidszin, zelfstandigheid, discipline, flexibiliteit, klantgerichtheid en stressbestendigheid. De persoonlijkheidstest moet deze zaken objectiveren.

Zoals veel grote ondernemingen, gebruikt de MIVB hiervoor het programma OPQ (Occupational Personality Questionnaire), ontwikkeld door SHL. De kandidaten moeten daarbij 202 vragen beantwoorden, wat gemiddeld 25 minuten duurt. Ze moeten telkens aangeven in welke mate ze akkoord gaan met een bepaalde stelling.

Er zijn geen goede of slechte antwoorden. De resultaten worden vergeleken met die van een doelgroep van vergelijkbaar niveau. De mensen van de MIVB die de testen afnemen hebben een psychologische opleiding of minstens vijf jaar ervaring met selectie en aanwerving.

(De heer Jef Van Damme, tweede ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

In 2009 solliciteerden 8.112 kandidaten voor een baan als bus-, tram- of metrochauffeur. Ongeveer 77% van de kandidaten woonde in het Brussels Gewest. Ik geef een overzicht van de leeftijds-categorieën:

- jonger dan 20 jaar: 0,5%

- 20-25 jaar: 20,5%

- 26-30 jaar: 25,5%

- 31-40 jaar: 33%

- 41-49 jaar: 16%

- meer dan 50 jaar: 3%

- niet gespecificeerd: 1,5%.

de métro. Quelque 77% des postulants étaient issus de la Région de Bruxelles-Capitale. Les catégories d'âge des candidats se répartissent de la manière suivante :

- moins de 20 ans : 0,5% ;
- entre 20 et 25 ans : 20,5% ;
- entre 26 et 30 ans : 25,5% ;
- entre 31 et 40 ans : 33% ;
- entre 41 et 49 ans : 16% ;
- plus de 50 ans : 3% ;
- non spécifié : 1,5%.

Sur 8.718 candidats conducteurs, 549 femmes se sont présentées. Sur 346 candidats ayant satisfait aux épreuves, il y avait 23 femmes.

Quelque 64% des candidats appelés aux tests psychotechniques ont satisfait aux épreuves ; 30% de ceux-ci ont passé avec succès le test de personnalité et l'interview. Les candidats qui échouent aux tests psychotechniques peuvent représenter l'épreuve au terme de six mois. On peut dès lors considérer la première épreuve comme un entraînement.

Parmi les candidats reçus, 29% sont issus de la Région de Bruxelles-Capitale. La STIB choisit les personnes qu'elle recrute sur la base d'un processus de sélection fondé sur la compétence. Le critère Bruxellois/non Bruxellois ne peut intervenir qu'à compétences équivalentes.

Même si le taux de chômage à Bruxelles est préoccupant, il n'en reste pas moins que le métier de conducteur ou chauffeur est une fonction à responsabilité que l'on ne peut attribuer à la légère. Rappelons qu'un conducteur de bus, tram ou métro a tout de même entre ses mains la vie d'un grand nombre de personnes.

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

M. Jamal Ikazban.- Je voudrais remercier la ministre pour ces précisions. La question que je me pose reste néanmoins d'actualité. Qu'est-ce qui explique ce taux d'échec ? Vous dites que 64% des

Onder de 8.718 kandidaten waren er 549 vrouwen. Onder de 346 kandidaten die voor de proeven slaagden, waren er 23 vrouwen.

Ongeveer 64% van de kandidaten die deelnamen aan de psychotechnische test, slaagden. Ongeveer 30% van de deelnemers aan de persoonlijkheidstest en het sollicitatiegesprek slaagden. Kandidaten die niet geslaagd zijn voor de psychotechnische test, mogen die na zes maanden opnieuw afleggen.

De MIVB selecteert personeelsleden op basis van hun vaardigheden, niet van hun woonplaats.

Het Brussels werkloosheidscijfer is weliswaar hoog, maar dat neemt niet weg dat een chauffeur een belangrijke verantwoordelijkheid heeft.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Hoe verklaart u de lage slaagcijfers? U zegt dat 64% van de deelnemers aan de psychotechnische test slagen, en dat 30% van de geslaagden vervolgens*

candidats appelés aux tests psychotechniques ont satisfait aux épreuves et que seulement 30% de ces 64% ont réussi le deuxième test. Quand on sait qu'il faut réussir les deux, cela signifie que moins de 19% sont admis.

De plus, il ne s'agit pas uniquement de Bruxellois. On est en droit de se demander ce qu'il se passe. Dans certaines catégories du personnel, il y a vraiment peu de Bruxellois. Et je ne connais pas beaucoup de Bruxellois qui travaillent aux TEC ou à De Lijn.

Je pense qu'il serait intéressant de mener, avec votre collègue du gouvernement en charge de la formation, une réflexion pour mettre en place un véritable mécanisme et une vraie formation, permettant de soutenir nos demandeurs d'emploi bruxellois, en les aidant à être dans les meilleures conditions de réussite à cet examen.

J'apprends par ailleurs que beaucoup de jeunes qui échouent à cet examen réussissent quand ils le repassent une deuxième fois, voire une troisième fois. J'ai donc un peu de mal à percevoir l'aspect psycho-technique et psychologique. Je répète que je me demande si les 200 questions sont adaptées à notre public.

Je ne conteste pas que pour certaines fonctions à responsabilités, des tests soient nécessaires, mais je pense qu'il y a un effort à faire au niveau du gouvernement, étant donné le taux de chômage extrêmement élevé des jeunes adultes, en l'occurrence des personnes de vingt à quarante ans. Il est nécessaire de faire tout un travail pour préparer ces personnes à passer cet examen.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ce que vous soulignez vaut également pour d'autres grandes entreprises. Le premier test n'est pas toujours un succès, parce que le candidat s'aventure en terrain tout à fait inconnu. Certaines personnes font tout de même l'effort de repasser le test et le réussissent la deuxième fois. Donc, il y a sans doute une réflexion à mener sur la façon de préparer les jeunes à ce genre d'examen.

Comment leur apprendre à l'avance les aptitudes nécessaires pour avoir un emploi à la STIB ?

een voldoende resultaat behaalt voor de volgende test. In feite slaagt slechts 19% van de kandidaten dus voor beide proeven.

Ik heb het recht om te vragen wat er aan de hand is. In bepaalde personeelsafdelingen werken er amper Brusselaars en ik ken niet veel Brusselaars die bij de TEC of De Lijn werken.

U moet met uw collega bevoegd voor Onderwijs werken aan een opleiding die de Brusselse werkzoekenden helpt om te slagen voor dit examen.

Veel jongeren die eerst niet slagen voor het examen, doen dat wel bij een tweede of derde poging. Dat lijkt me vreemd bij psychotechnische of psychologische proeven. Zijn die 200 vragen wel aangepast aan ons publiek?

Voor bepaalde verantwoordelijke functies zijn testen noodzakelijk, maar gezien de hoge werkloosheid onder jongvolwassenen, moet de regering een inspanning doen en deze mensen voorbereiden op het examen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Ook bij andere grote ondernemingen gebeurt het vaak dat mensen bij een herhaalde poging wel slagen, omdat ze beter weten wat hen te wachten staat. De jongeren beter voorbereiden op het examen, kan dus zeker helpen. De vraag is wie dit op zich moet nemen, de onderneming die aanwerft, de opleidingsinstellingen of Actiris?

Comment les aider à réussir ces examens ? Toute la question est de savoir s'il s'agit d'une responsabilité de l'entreprise qui engage, si elle incombe à des institutions qui ont en charge la formation ou à Actiris. C'est une réflexion d'autant plus importante que l'on constate que certains candidats réussissent quand ils repassent l'examen.

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

M. Jamal Ikazban.- Il en va véritablement de la responsabilité du gouvernement de préparer au mieux les demandeurs d'emploi à réussir les examens d'entrée du plus grand employeur public de la Région bruxelloise.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

**concernant "l'inaccessibilité de la station de
métro Arts-Loi pour les personnes à mobilité
réduite".**

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- Avec ses
140.000 usagers par jour, la station de métro Arts-
Loi est la plus fréquentée de la Région. Elle est
cependant aussi l'une des stations les plus
inaccessibles aux personnes à mobilité réduite,
faute d'escalators ou d'ascenseurs.**

*Afin de rendre les transports en commun bruxellois
plus attractifs, la STIB doit investir dans
l'accessibilité de son réseau souterrain. La
présence d'un ascenseur dans chaque station de
métro est une condition élémentaire pour permettre
aux usagers à mobilité réduite d'emprunter*

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

**De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- Het is de
verantwoordelijkheid van de regering om de werk-
zoekenden voor te bereiden op de aanwervings-
examens van de grootste openbare werkgever van
het gewest.**

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

**betreffende "de ontoegankelijkheid van
metrostation Kunst-Wet voor personen met
een beperkte mobiliteit".**

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Met gemiddeld 140.000 gebruikers per dag is Kunst-Wet het meest bezochte metrostation van het gewest. Het is één van de voornaamste knooppunten in het openbaar vervoersnetwerk omdat er verschillende metrolijnen samenkomen.

Kunst-Wet is echter ook één van de meest onoverzichtelijke en ontoegankelijke metrostations. De perrons zijn vaak alleen bereikbaar via trappen, omdat een lift of roltrappen in beide richtingen ontbreken. Het is opmerkelijk dat een van de voornaamste metrostations van Brussel nauwelijks

l'ensemble du réseau.

La STIB prévoit d'améliorer l'accessibilité des stations Botanique et Arts-Loi pour les personnes à mobilité réduite en 2010. Quels sont les travaux envisagés ? Dans quel délai et avec quel argent ? Quelles sont les autres mesures envisagées par la STIB en 2010 et en 2011 pour adapter son offre aux personnes à mobilité réduite ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Les adaptations des stations de métro aux besoins des personnes à mobilité réduite sont réalisées par Bruxelles Mobilité, et non par la STIB.*

Début 2010, la station Botanique a été équipée de deux ascenseurs entre les niveaux -3 et -2 pour un coût total de 1.043.815 euros. La nouvelle entrée sera également équipée d'un ascenseur au niveau de la tour des Finances dans le courant de 2010, pour un montant de 1.794.870 euros.

La station Arts-Loi a besoin de cinq ascenseurs. Un premier, dans le sous-sol du n° 15 de la rue de la Loi, est en cours d'installation. Un deuxième est prévu dans le sous-sol du n° 26 de la rue de la Loi.

Il y a encore d'autres perrons qui devront être équipés aux niveaux -1 et -2. Ces travaux sont planifiés à partir de la mi-2010 et seront financés par Beliris.

toegankelijk is voor personen met een beperkte mobiliteit.

Om het Brussels openbaar vervoer voor zoveel mogelijk mensen aantrekkelijk te maken, is het noodzakelijk dat de MIVB in de toegankelijkheid van haar ondergronds netwerk investeert. De aanwezigheid van een lift in elk metrostation is een basisvoorwaarde om mensen met een beperkte mobiliteit gebruik te laten maken van het volledige MIVB-aanbod.

De MIVB kondigt op haar website aan dat zij de metrostations Kruidtuin en Kunst-Wet in 2010 toegankelijk zal maken voor personen met een beperkte mobiliteit.

Welke werken zullen er in de metrostations Kruidtuin en Kunst-Wet worden uitgevoerd om de toegankelijkheid te verbeteren? Hoeveel tijd en geld wordt daarvoor uitgetrokken?

Welke bijkomende maatregelen zal de MIVB in 2010 en 2011 nemen om haar aanbod verder aan te passen aan personen met een beperkte mobiliteit?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Vergeet niet dat aanpassingen aan metrostations ten voordele van personen met een beperkte mobiliteit niet door de MIVB worden uitgevoerd, maar wel door Mobiel Brussel.

Wat het metrostation Kruidtuin betreft, werden er begin 2010 twee liften in gebruik genomen tussen de perrons op niveau -3 en de lokettenzaal op niveau -2. Die aanpassing kostte 1.043.815 euro.

Er is ook een lift gepland aan de nieuwe toegang ter hoogte van de Financietoren. Die lift zal nog in de loop van 2010 worden geïnstalleerd en zal van een glazen overkapping zijn voorzien. Hiervoor bedraagt de investering 1.794.870 euro.

Wat het metrostation Kunst-Wet betreft, zijn er vijf liften nodig. Een eerste komt in de kelders van het gebouw aan de Wetstraat nr. 15. Hiervoor is de sleuf al gemaakt en zal een gebouwtje worden opgetrokken in het kader van de vernieuwing van het station (een werf die door Beliris wordt

Les équipements supplémentaires seront installés par Bruxelles Mobilité via les cahiers des charges stock, pour un montant de 1.392.000 euros.

L'ascenseur de la station Pannenhuis sera opérationnel d'ici quelques semaines. La station de métro Rogier est déjà équipée d'ascenseurs, auxquels s'ajouteront fin 2010 deux ascenseurs supplémentaires, qui seront installés à la hauteur de City 2.

La station Roodebeek sera équipée d'ascenseurs supplémentaires en 2010 et 2011.

Les travaux d'installation d'ascenseurs ont débuté dans les stations Demey, Comte de Flandre, Schuman, Étangs Noirs et Kraainem. Ils seront entamés dans les mois qui viennent dans les stations Bockstael, Tomberg, Houba-Brugmann, Veeweyde et Yser. Pour ce qui concerne les actions spécifiques de la STIB, je vous renvoie à ma réponse à la question orale de Mme De Pauw en commission du 31 mars 2010.

- L'incident est clos.

uitgevoerd).

Een tweede lift is gepland in de kelders van de Wetstraat 26: daarvoor is de onteigening lopende en zullen de werkzaamheden kaderen in de Beliriswerken.

Dan is er nog een tussenperron op -1 richting koning Boudewijn en de twee perrons op niveau -2. Er is ook nog een lift tussen het perron op -1 richting koning Boudewijn en de oppervlakte. Alle werken worden ook via Beliris voorzien.

De bijkomende uitrusting wordt gerealiseerd door Mobiel Brussel via lopende stockbestekken. Hiervoor is 1.392.000 euro voorzien.

Beliris plant al deze werken vanaf midden 2010.

In 2010-2011 plant Mobiel Brussel nog de volgende werken: het station Pannenhuis wordt binnen enkele weken toegankelijk dankzij de lift die er komt. Het station Rogier beschikt al over liften tussen de vier perrons en de lokettenzaal.

Tegen eind 2010 wordt in twee liften voorzien ter hoogte van City 2.

Het station Roodebeek krijgt twee liften tussen de perrons en de lokettenzaal tegen het einde van 2010. Ook wordt in twee liften voorzien aan de toegang, aan de kant van de parking, ter hoogte van het Woluwe Shopping Center. Deze werken zijn voorzien in 2011.

De werken voor de installatie van liften gebeuren in de volgende stations: Demey, Graaf van Vlaanderen, Schuman, Zwarte Vijvers, Kraainem. De werken zullen in de loop van de komende maanden worden aangevat in de volgende stations: Bockstael, Tomberg, Houba-Brugmann, Veeweyde en Ijzer. Wat de specifieke acties van de MIVB betreft, verwijs ik naar mijn antwoord op de mondelinge vraag van mevrouw De Pauw in de commissie van 31 maart 2010.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "la dispersion de parfum
synthétique dans des stations de la STIB".**

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

Mme Céline Delforge.- Le 24 avril a lieu la Journée de la propreté. La STIB a participé à cette action, ce qui, en soi, est tout à fait louable. Malheureusement, cette participation s'est traduite par la diffusion de parfum dans quatre stations de métro.

Or, depuis quelques années, de vives inquiétudes sont formulées quant aux parfums d'ambiance. Ils contiennent généralement une série de produits toxiques, allergènes, cancérigènes ou irritants pour les voies respiratoires : formaldéhyde, benzène, toluène, éthers de glycol, phtalates et autres muscs artificiels. Leurs propriétés sont telles qu'une importante association française de consommateurs a réclamé leur interdiction dans les lieux publics.

Il n'est pas normal que de telles substances soient imposées aux usagers de la STIB, dont font partie les publics les plus vulnérables à ces produits, à savoir les femmes enceintes et les enfants. Ces parfums d'intérieur sont parmi les facteurs pointés comme participant à l'augmentation de l'asthme chez ces derniers.

Nous sommes en permanence en contact avec des substances toxiques et allergènes. En rajouter encore, en période d'allergies saisonnières de surcroît, n'est pas acceptable. Enfin, le fait d'associer propreté et parfum d'ambiance renforce encore l'idée qu'un intérieur propre est un intérieur parfumé. De la part de pouvoirs publics, pareille association ne me paraît pas être une idée très brillante en matière de santé publique, les parfums d'intérieur constituant surtout une source non négligeable de pollution.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de verspreiding van
synthetische geurstof in de MIVB-stations".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Op 24 april vindt de Dag van de Netheid plaats. Dat de MIVB aan die actie heeft deelgenomen, is lovenswaardig. Jammer genoeg deed ze dat door in vier metrostations een synthetisch parfum te verspreiden.*

Over synthetische geuren worden er al vele jaren verontrustende vaststellingen gedaan. Al naargelang het type parfum zouden ze de luchtwegen irriteren, giftig, allergeen of kankerverwekkend zijn. Een belangrijke Franse consumentenvereniging heeft trouwens opgeroepen tot een verbod op de verspreiding van synthetische geuren in de openbare ruimte.

Het is niet normaal dat de reizigers, waaronder kinderen en zwangere vrouwen, aan dergelijke substanties worden blootgesteld. Bij kinderen zouden dergelijke parfums het risico op astma verhogen. Dat deze geuren worden verspreid in een periode waarin sowieso al de meeste allergieën voorkomen, is helemaal onaanvaardbaar.

Door de idee van netheid aan synthetische geuren te linken, geeft de overheid een slecht signaal, aangezien deze een niet onbelangrijke bron van vervuiling vormen.

Wat is de exacte samenstelling van de geuren die tijdens de MIVB-actie op 24 april werden gebruikt? Rechtvaardigt een promotieactie voor netheid dat men de reizigers blootstelt aan schadelijke stoffen? Is er wel nagedacht over dergelijke technieken?

Quelle est la composition exhaustive des parfums utilisés lors de l'opération du 24 avril ? Une action de promotion de la propreté justifie-t-elle la mise en contact forcée des usagers de la STIB avec des substances toxiques ? Une réflexion a-t-elle été menée sur l'utilisation de techniques publicitaires qui franchissent la barrière corporelle des usagers de la STIB, cela dans le cadre de campagnes publicitaires publiques ?

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

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le 24 avril dernier, la STIB s'est effectivement associée à la Journée de la propreté organisée par le service de la Propreté publique de la Ville de Bruxelles. Des actions de nettoyage ciblées ont eu lieu dans quatre stations de métro : Rogier, De Brouckère, Arts-Loi et Bourse. Outre un nettoyage approfondi préalable à cette journée, les stations ont bénéficié, le 24 avril, du passage d'une auto-laveuse et de la présence d'un nettoyeur durant toute la journée.

Dans le cadre de cette opération, un spray a été utilisé dans le but de neutraliser les horribles odeurs d'urine, et autres. Ce produit répond parfaitement aux normes européennes en la matière. Il s'agit de la norme 1999/45/CE. Il comporte moins de 5% d'agents tensioactifs, qui sont par ailleurs biodégradables à plus de 90%. Le critère de biodégradabilité est d'ailleurs un des critères environnementaux repris dans le cahier spécial des charges de la STIB.

Tous les produits utilisés pour le nettoyage des stations ont été validés par le Comité de prévention et de protection du travail de la STIB, dans le cadre du cahier spécial des charges signé en 2008. Je crois dès lors que toutes les mesures de précaution nécessaires ont été prises et je vous avoue qu'à devoir choisir entre l'odeur d'un parfum synthétique et les odeurs que ce parfum est censé neutraliser, mon choix personnel est facile à faire.

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Op 24 april nam de MIVB inderdaad deel aan de Dag van de Netheid die werd georganiseerd door de stad Brussel. Vier metrostations kregen een extra schoonmaakbeurt.*

Er werd een spray gebruikt om de stank van urine en andere onaangename geurtjes te neutraliseren. Het product beantwoordt perfect aan de Europese normen en is milieuvriendelijk.

Alle schoonmaakproducten worden goedgekeurd door het comité voor preventie en bescherming van de MIVB. Bijgevolg zijn alle voorzorgsmaatregelen genomen. Als ik trouwens zelf de keuze moet maken tussen een synthetisch parfum en de geurtjes die het product moet neutraliseren, weet ik het wel.

Er waren overigens geen klachten.

D'un autre côté, je voudrais aussi souligner que nous n'avons pas eu connaissance de plaintes, malgré le fait que ce soit la saison des pollens.

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

Mme Céline Delforge.- Je n'ai reçu aucune réponse à mes questions. Je m'inquiète de la composition de ces parfums. Entre nous, nettoyer n'oblige pas à rajouter du parfum. Comme vous, je préfère une bonne odeur à une odeur d'urine, mais ce n'est pas une raison pour ajouter des parfums toxiques.

Je suis un peu atterrée par cette réponse. Vous vous moquez du monde ! Je suis en train de vous alerter sur le fait qu'on a de lourds soupçons sur les conséquences néfastes des parfums pour la santé, et vous ne répondez pas à mes questions. De plus en plus d'études sont publiées sur toute une série de substances suspectes ; je peux vous les transmettre.

Est-il judicieux de diffuser ce genre de parfums sans laisser aux gens le choix de les respirer ? Tout le monde n'est pas informé à ce sujet, mais ce n'est pas pour cela qu'il faut diffuser ces substances.

Vais-je devoir introduire moi-même une plainte pour qu'il y ait une suite ? Il s'agit d'un endroit fermé et on s'y voit imposer des substances synthétiques dont on soupçonne le caractère néfaste, simplement pour des raisons publicitaires !

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vais me renseigner sur les produits qui entrent dans la composition de ces parfums et je vous tiendrai informée. Je sais qu'ils contiennent moins de 5% d'agents tensioactifs, mais je vais tâcher de vous procurer une information plus précise sur leur composition.

M. le président.- J'ai été interrogé par une société liégeoise qui fabrique ce genre de parfum. Elle travaille avec la société qui équipe l'ensemble de la RATP à Paris. Elle est en train de réfléchir à des événements et des créations d'ambiance dans un but publicitaire. Elle se vante, peut-être à tort, d'utiliser des produits entièrement biodégradables.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *U hebt mijn vragen niet beantwoord. Ik maak me zorgen over de samenstelling van die parfums. Het is trouwens helemaal niet nodig om giftige parfums toe te voegen aan schoonmaakmiddelen.*

U neemt de mensen niet ernstig. Ik wijs erop dat synthetische parfums ernstige gezondheidsrisico's met zich meebrengen, maar u negeert dat gegeven volledig.

Moeten passagiers echt gedwongen worden om zulke parfums in te ademen? Moet ik soms een klacht indienen om iets gedaan te krijgen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik zal nagaan uit welke producten dit parfum bestaat. Ik kan alvast zeggen dat er minder dan 5% oppervlakteactieve stoffen in zitten.*

De voorzitter (in het Frans).- *Een Luikse firma die dit soort parfums produceert, onder meer voor het Parijse openbaar vervoer, gaat er prat op dat ze enkel bioafbreekbare producten gebruikt.*

Mme Céline Delforge.- Cela ne signifie pas qu'il n'y a pas une série de substances dont on commence à soupçonner qu'elles sont extrêmement toxiques. Par ailleurs, avec des parfums synthétiques, on est également confronté à la question des allergies. Je pense que l'on pourrait, à tout le moins, plaider en faveur du principe de précaution.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pouvez-vous aussi nous tenir informée de ces études, dont nous ne disposons pas ?

Mme Céline Delforge.- Certainement, je n'y manquerai pas.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MOHAMED OURIAGHLI

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

concernant "la desserte en transports en commun à Neder-over-Heembeek et Haren".

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

M. Mohamed Ouriaghli.- La STIB crée ou développe de nouveaux projets lorsque l'infrastructure existante sature. Il faut un certain volume de clientèle pour justifier la création d'une ligne. Or, l'un des défis essentiels de cette législature est la gestion de l'accroissement de la population bruxelloise.

Les réponses publiques et les projets privés en lien avec ce boom démographique sont à présents connus. Tout le monde sait, par exemple, que la population de quartiers comme Haren - où il conviendra en outre de tenir compte de tous les déplacements vers la future prison - et Neder-Over-Hembeek va augmenter considérablement.

Hélas, Mme la Ministre, ces deux zones sont excessivement mal desservies par les transports en commun régionaux. Pour y remédier, avez-vous

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Dat neemt niet weg dat een aantal producten mogelijk giftig is. Met synthetische parfums is er trouwens ook kans op allergieën. U moet het voorzorgs-principe toepassen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Kunt u ons op de hoogte houden van deze studies?*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Zeker.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOHAMED OURIAGHLI

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

betreffende "het aanbod aan openbaar vervoer in Neder-Over-Heembeek en Haren".

De voorzitter.- De heer Ouriaghli heeft het woord.

De heer Mohamed Ouriaghli (in het Frans).- *De MIVB ontwikkelt nieuwe projecten als de bestaande infrastructuur verzadigd is. Er is een bepaald volume klanten nodig om de invoering van een lijn te verantwoorden. Een van de grote uitdagingen van deze legislatuur is het beheer van de bevolkingsgroei.*

De bevolking in wijken zoals Haren en Neder-Over-Heembeek zal aanzienlijk toenemen. Die twee zones worden echter bijzonder slecht bediend door het openbaar vervoer. Hebt u de MIVB instructies gegeven om rekening te houden met de bevolkingsgroei in haar investeringsbeleid?

donné des instructions à la STIB, afin qu'elle anticipe, dans ses investissements, les mouvements à venir de la population ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB suit attentivement l'évolution démographique, non seulement dans les deux zones que vous citez, mais aussi dans le reste de la Région. Il convient de rappeler qu'au-delà de la nécessité d'offrir une desserte de base aux différents quartiers de la Région, dans une logique de service public, l'affectation des lignes, des fréquences et des capacités doit surtout pouvoir correspondre aux besoins de déplacements. Ceci suppose dès lors d'affecter prioritairement les ressources aux projets les plus utiles pour la collectivité.

Je vous rappelle que nous sommes plutôt en période de pénurie. Cela nous freine pour aller de l'avant et créer de nouvelles lignes, ou pour développer des lignes pour lesquelles il n'y a pas encore aujourd'hui une clientèle suffisante.

Pour ce qui est de Neder-over-Heembeek, la STIB a montré que l'offre actuelle présentait une capacité suffisante pour absorber un surcroît de demandes lié aux développements de l'habitat, en particulier le Plan 1.000 logements. La mise en oeuvre de ce dernier pourrait aisément être rencontrée par un simple renforcement ponctuel de fréquences sur le réseau d'autobus et, dans une hypothèse plus volontariste, par la création d'une nouvelle ligne de bus dédoublant la ligne 47 par un autre tracé, ce qui permettra d'affiner le maillage du réseau. Ces scénarios sont connus et pourront être appliqués, le cas échéant, en fonction des budgets disponibles.

Pour ce qui est de Haren, les données disponibles actuellement sur les projets en cours ne montrent pas de nécessité impérieuse de créer des lignes supplémentaires ou d'augmenter de manière importante les fréquences de passage de la ligne 64. Des adaptations ponctuelles ne sont bien entendu jamais à exclure. La STIB y est attentive.

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De MIVB volgt de bevolkingsevolutie nauwgezet op, niet alleen in de twee zones die u citeert, maar ook in de rest van het gewest. In het kader van de openbare dienstverlening moet een basisaanbod in alle wijken worden aangeboden, maar de frequentie en de capaciteit van de lijnen moeten vooral aangepast zijn aan de verplaatsings-behoefte. Dat betekent dat de middelen eerst naar die projecten moeten gaan die het nuttigst voor de gemeenschap zijn.*

De financiële situatie is een rem op de creatie van nieuwe lijnen of de ontwikkeling van lijnen waarvoor nog geen voldoende cliënteel is.

Wat Neder-Over-Heembeek betreft, houdt het huidige aanbod reeds rekening met de extra 1.000 nieuwe woningen die er zullen worden gebouwd. Zodra die woningen er zijn, kunnen de frequenties van het busnet worden opgevoerd en kan bus 47 worden ont dubbeld via een ander traject om het netwerk te verfijnen.

Wat Haren betreft, blijkt uit de huidige cijfers dat het niet nodig is om bijkomende lijnen te creëren of de frequentie van lijn 64 te verhogen. Punctuele aanpassingen mogen echter nooit worden uitgesloten.

- *Het incident is gesloten.*