BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

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

VERGADERING VAN

WOENSDAG 11 MEI 2011

RÉUNION DU

MERCREDI 11 MAI 2011

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.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Dienst verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op http://www.parlbruparl.irisnet.be/

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.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Service des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse http://www.parlbruparl.irisnet.be/

INHOUD

INTERPELLATIES 7

- van de heer Aziz Albishari 7

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

betreffende "de vooruitgang van de opmaak van het gewestelijk Parkeerplan en de start van het Gewestelijk Parkeeragentschap".

Bespreking – Sprekers: **de heer Didier Gosuin, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte De Pauw, de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Aziz Albishari.** 9

MONDELINGE VRAGEN 19

- van mevrouw Carla Dejonghe 19

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

betreffende "de winterschade aan de wegdekken".

- van mevrouw Brigitte De Pauw 22

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

betreffende "de commerciële ruimtes in de MIVB-stations".

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 7

- de M. Aziz Albishari 7

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

concernant "l'avancement de l'élaboration du Plan régional de stationnement et de la mise en place de l'Agence régionale de stationnement".

Discussion – Orateurs : **M. Didier Gosuin, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte De Pauw, M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Aziz Albishari.** 9

QUESTIONS ORALES 19

- de Mme Carla Dejonghe 19

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

concernant "les dégâts hivernaux causés aux revêtements des chaussées".

- de Mme Brigitte De Pauw 22

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

concernant "les espaces commerciaux dans les stations de la STIB".

- van de heer Didier Gosuin 24

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

betreffende "de radicaal nieuwe houding van de MIVB en de onwaarheden op de site van de MIVB over bus 34".

- van mevrouw Marion Lemesre 27

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

betreffende "de hinder door de werken aan de Havenlaan 81".

- van mevrouw Marion Lemesre 31

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

betreffende "de trillingen veroorzaakt door de MIVB-voertuigen".

- van de heer Dominiek Lootens-Stael 33

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

betreffende "de taalkaders bij de MIVB".

- van de heer Joël Riguelle 34

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

betreffende "het gebruik van het

- de M. Didier Gosuin 24

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

concernant "le changement radical d'attitude de la STIB et les contre-vérités mises en ligne sur le site de la STIB à propos du bus 34".

- de Mme Marion Lemesre 27

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

concernant "les nuisances engendrées par les travaux de l'avenue du Port 81".

- de Mme Marion Lemesre 31

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

concernant "les vibrations causées par les véhicules de la STIB".

- de M. Dominiek Lootens-Stael 33

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

concernant "les cadres linguistiques à la STIB".

- de M. Joël Riguelle 34

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

concernant "l'utilisation du dispositif de

aftelsysteem voor een veiliger oversteekzone voor voetgangers op de grote gewestwegen".

- van de heer Bertin Mampaka Mankamba 35

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

betreffende "de sportinfrastructuren van de MIVB".

- van mevrouw Céline Delforge 40

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

betreffende "de niet-naleving van de politieke neutraliteit door de directeur-generaal van de MIVB".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 42

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

betreffende "de werken aan het Marie-Joséplein".

- van mevrouw Carla Dejonghe 45

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

betreffende "de resultaten van het onderzoek door de K.U.Leuven naar betere doorstroming van het verkeer".

décompte de la phase verte pour la sécurisation des traversées piétonnes sur les grands axes régionaux".

- de M. Bertin Mampaka Mankamba 35

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

concernant "les installations sportives de la STIB".

- de Mme Céline Delforge 40

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

concernant "le non-respect de la neutralité politique par le directeur général de la STIB".

- de Mme Viviane Teitelbaum 42

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

concernant "les travaux place Marie-José".

- de Mme Carla Dejonghe 45

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

concernant "les résultats de l'étude réalisée par la K.U.Leuven sur l'amélioration de la fluidité de la circulation".

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 48

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

betreffende "de voltooiing van de bouwplaats Louiza".

- van de heer Jef Van Damme 51

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

betreffende "de aanpassing van buslijn 53 om het UZ in Jette beter te ontsluiten".

- van mevrouw Sophie Brouhon 53

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

betreffende "de gevolgen van de werken in de Brouwerijstraat voor de omliggende woningen".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 57

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

betreffende "de evolutie, de indeling, de data en de identificatie van de gewestwegen".

- van mevrouw Dominique Braeckman 62

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

- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 48

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

concernant "l'achèvement du chantier Louise".

- de M. Jef Van Damme 51

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

concernant "la modification d'itinéraire de la ligne de bus 53 afin de mieux désenclaver l'UZ à Jette".

- de Mme Sophie Brouhon 53

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

concernant "les conséquences pour les habitations environnantes des travaux exécutés rue de la Brasserie".

- de Mme Viviane Teitelbaum 57

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

concernant "l'évolution, le classement, l'information et l'identification des voiries régionales".

- de Mme Dominique Braeckman 62

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

betreffende "het gebruik van Wi-Fi en bluetooth in de MIVB-trams".

concernant "l'utilisation de Wi-Fi et de bluetooth dans des trams de la STIB".

- van mevrouw Béatrice Fraiteur 65

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

betreffende "de installatie van geluidssignalen aan verkeerslichten".

- de Mme Béatrice Fraiteur 65

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

concernant "le développement d'avertisseurs sonores aux feux de signalisation".

- van mevrouw Céline Delforge 67

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

betreffende "de mogelijke sluiting door de NMBS van de stations Brussel-Congres en Kappellekerk".

- de Mme Céline Delforge 67

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

concernant "la possible fermeture par la SNCB des gares de Bruxelles-Congrès et de la Chapelle".

Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.
Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Albishari.

INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

betreffende "de vooruitgang van de opmaak van het gewestelijk Parkeerplan en de start van het Gewestelijk Parkeeragentschap".

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Om een einde te maken aan de kakofonie inzake het lokaal parkeerbeleid en om de doelstellingen van het Iris 2-plan te verwezenlijken, werkt de regering aan een regionaal Parkeerplan. Daarnaast richt zij het Gewestelijk Parkeeragentschap op.*

Bevestigt u dat het regionaal Parkeerplan aan de regering tegen het einde van het jaar ter goedkeuring zal kunnen worden voorgelegd?

Wanneer zal het hervormde businessplan van het Regionaal Parkeeragentschap aan de gemeenten en het parlement kunnen worden voorgesteld?

Het blijkt dat heel wat gemeenten niet warm lopen voor een aansluiting bij het agentschap. Hebt u al opnieuw overlegd met de burgemeesters? Wat waren de resultaten?

Hoeveel gemeenten hebben zich nu bij het agentschap aangesloten?

Gelet op de planning voor de start van het

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Albishari.

INTERPELLATION DE M. AZIZ ALBISHARI

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

concernant "l'avancement de l'élaboration du Plan régional de stationnement et de la mise en place de l'Agence régionale de stationnement".

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

M. Aziz Albishari.- Comme vous le savez, le groupe parlementaire ECOLO est extrêmement attentif à l'avancement de l'élaboration du Plan régional de stationnement et de la mise en place de l'Agence régionale de stationnement.

Tout le monde le concède, il faut mettre fin à la cacophonie qui règne sur le terrain, tant en ce qui concerne les politiques locales de stationnement que la gestion de celui-ci. Pour ce faire, il est question de mettre en place deux outils qui seront essentiels pour parvenir aux objectifs fixés par le Plan Iris 2.

Comme cela a été déjà dit et répété, il s'agit de faire enfin la preuve de la capacité de la Région à exercer pleinement ses compétences. Nous souhaitons donc faire régulièrement le point avec vous sur ce projet de première importance.

En séance plénière du parlement le 21 janvier dernier, vous annonciez que l'élaboration du projet de Plan régional du stationnement serait finalisée pour la fin du mois de juin et que votre objectif

agentschap, tegen wanneer moeten of mogen de gemeenten uiterlijk een standpunt innemen?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).- Ik moet toegeven dat u in dit dossier de termijnen en het overleg in acht neemt. Het is goed om niet overhaast te werk te gaan: de gemeenten moeten niet noodzakelijk tot het agentschap toetreden, maar het is wel belangrijk dat zij in een project stappen. Uw project is bijzonder ambitieus. Mijn enige vrees is dat het tijdstip niet ideaal gekozen is in deze verkiezingsgevoelige periode.*

Met dit voorstel schopt u tegen een aantal heilige huisjes. Ik denk bijvoorbeeld aan de bewonerskaarten. Doel is de parkeermogelijkheden te beperken. Nu kennen sommige gemeenten meerdere bewonerskaarten per wooneenheid toe. U stelt voor om het aantal bewonerskaarten te beperken per zone en de prijs van de bewonerskaarten te verhogen. Dat is een zeer moedige beslissing die een totale ommekeer zal betekenen voor de gemeenten.

était de pouvoir le faire adopter par le gouvernement avant la fin de l'année. Pouvez-vous confirmer que les travaux suivent leur cours comme prévu et que ce calendrier est toujours d'actualité ?

En ce qui concerne la mise en place de l'Agence régionale de stationnement, vous annonciez une reformulation du "business plan" pour la fin février. Un calendrier a-t-il été arrêté pour la présentation de ce "business plan" au parlement et aux communes ? Si oui, quel est-il ?

En janvier, vous faisiez également état d'une frilosité de la part de nombreuses communes vis-à-vis de l'adhésion à l'Agence régionale de stationnement et vous annonciez une nouvelle concertation avec les bourgmestres pour le début du mois d'avril. Cette concertation a-t-elle eu lieu ? Dans l'affirmative, quels en ont été les résultats ?

À l'heure actuelle, pouvez-vous nous confirmer le nombre et le nom des communes qui ont officiellement marqué leur volonté d'adhérer à l'agence ? Le calendrier de la mise en place de l'Agence régionale de stationnement elle-même induit-il une date butoir - impérative ou souhaitable - à laquelle les communes devraient avoir pris position à ce sujet ?

Discussion

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

M. Didier Gosuin.- Je dois reconnaître en toute objectivité que, dans ce dossier, vous respectez vos délais et vos concertations. Vous avez raison de ne pas hâter les choses : il n'est pas nécessaire d'engranger absolument une adhésion à une agence. Ce qui est important, c'est d'adhérer à un projet. J'ai eu l'opportunité, puisque vous en avez donné l'occasion aux communes, de parcourir l'avant-projet. C'est un projet très ambitieux, et ma seule crainte est qu'il arrive à un moment électoralement sensible, toutes formations confondues.

Dans cette proposition, vous bousculez un certain nombre de tabous. Tout d'abord, en ce qui concerne la possibilité de recevoir les cartes de dérogation. Car l'objectif est en effet de restreindre les possibilités de stationnement. Certaines communes avaient pris l'habitude de décerner plusieurs cartes de riverains - ou de dérogations - par unité d'habitation. Dans ce projet, vous restreignez de

Wij hebben er alle belang bij dat dit project tot stand komt. De burgemeesters zijn al lang vragende partij voor een harmonisering. Als zij parkeerplannen hebben opgesteld, is dat omdat het gewest niets had gedaan.

Die initiatieven waren niet altijd even coherent. Wij begrijpen dus de noodzaak van een harmonisering.

Het probleem is dat u dit plan in openbaar onderzoek zult brengen op een ogenblik waarop eigenbelangen sterk zullen meespelen. Ik denk daarbij niet alleen aan politieke eigenbelangen. Ook de burgers hebben soms eisen die niets met het algemeen belang te maken hebben.

Uw voorstellen zijn bijzonder moedig. U wilt onder meer het aantal bewonerskaarten beperken door de prijs te verhogen. In mijn gemeente zijn sommige inwoners geschokt dat zij 10 euro voor een jaar moeten betalen. Ik hou dan ook mijn hart vast bij uw voorstel om 40 euro te vragen voor het eerste jaar en 200 voor het tweede jaar!

Nochtans zijn moedige maatregelen noodzakelijk. Sommigen zullen aanvoeren dat de Brusselaars u niet zullen volgen. Toen ik de gescheiden afvalinzamelingen invoerde, heeft men mij gezegd dat enkel de Zwitsers in staat waren om hun afval te sorteren. Ondertussen sorteren ook de Brusselaars hun afval.

Welke strategie zult u volgen om te voorkomen dat dit plan op een sisser uitdraait? De Brusselaars zullen misschien onvoldoende oog hebben voor de algemene doelstellingen van uw plan.

Hebt u rekening gehouden met dit risico? Hoe zult u voorkomen dat men later zegt dat dit project beter aan de gemeenten was overgelaten?

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

manière assez stricte à une ou deux, et maximum trois dans certaines zones, les cartes éventuellement disponibles par unité d'habitation. C'est un changement radical, qui va toucher toutes les communes.

Dans l'optique qui consiste à encourager les uns et les autres à un autre usage de la voiture, c'est un choix très courageux. C'est un point important, et il y est stipulé par ailleurs que le nombre de cartes serait limité par secteur. Il en va de même pour le volet de la contribution, même si sur ce plan il faudra rester très attentif à la politique des prix pratiqués.

Mon intervention ne vise pas à discuter de ces choix, puisque ce sont les vôtres et qu'ils se défendent. Mon inquiétude porte plutôt sur le contexte et le moment électoral difficile. Néanmoins, nous avons tous intérêt à ce que ce projet se réalise. Les bourgmestres sont depuis toujours demandeurs d'une harmonisation. S'ils ont développé des programmes de stationnement, c'est parce que la Région n'avait rien prévu et que les communes ont voulu combler ce manque au regard de leur autonomie, avec plus ou moins de cohésion entre elles.

Il ne serait donc pas correct de reprocher à d'aucuns d'avoir pris des initiatives, alors que l'on n'en prenait pas au niveau régional.

Cela étant, nous sommes bien d'accord sur l'utilité de l'harmonisation.

En outre, je pense que la difficulté réside dans le fait qu'entre le moment où vous pourrez adopter ce plan, où vous rencontrerez déjà un premier écueil - car des intérêts locaux s'expriment même au sein du gouvernement bruxellois -, et le moment où vous bénéficierez d'un soutien total de votre projet au niveau du gouvernement bruxellois, une enquête devra obligatoirement être réalisée, moment où les égoïsmes s'exprimeront nécessairement.

Et je ne pense pas seulement aux égoïsmes politiques, car je sens également, parmi la population, des déclics qui poussent à certains moments les citoyens à profiter de la fragilité passagère des responsables politiques pour s'aventurer dans le poujadisme. Je ne pense pas que la situation soit manichéenne, car s'il est vrai que les responsables politiques sont plus fragiles à

certains moments, les citoyens ont parfois aussi des comportements et des revendications fort éloignés de l'intérêt général.

Les propositions que vous avez mises sur la table sont courageuses et vont incontestablement dans le sens souhaité et inscrit dans le Plan Iris 2, à savoir de contrôler, de restreindre, de pénaliser et de limiter au maximum les dérogations en augmentant les prix, notamment d'accès.

Au sein de ma commune, je reçois encore des lettres d'habitants qui me disent être scandalisés de devoir payer dix euros pour un an. Je suis donc quelque peu craintif à l'idée que vous proposiez 40 euros pour la première année et 200 pour la deuxième !

Je sais pourtant qu'il est nécessaire de prendre des mesures courageuses. Je sais qu'a priori, on dira que c'est impossible car le citoyen bruxellois n'en est pas capable. Lorsque j'ai lancé les collectes sélectives, on m'a dit que dans le monde, seuls les Suisses étaient capables de trier leurs déchets. Or, on voit aujourd'hui que les Bruxellois en sont aussi capables, même si cela n'a pas été chose aisée et qu'il a fallu se battre contre les comités de quartiers, les communes et d'autres encore.

Je voudrais donc vous entendre sur la stratégie que vous comptez mettre en place afin que l'on n'accouche pas d'une souris à une période qui s'annonce difficile pour vous, pour les communes et sans doute aussi pour les habitants eux-mêmes, qui ne seront peut-être pas spécialement attentifs aux objectifs généraux que vous vous fixez.

Avez-vous analysé cela ? Avez-vous évalué ce risque ? Quelle est l'issue éventuellement envisagée pour éviter que l'on dise plus tard de ce projet qu'il valait peut-être mieux l'abandonner et laisser cette compétence dans le giron des communes ?

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

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

Mevrouw Annemie Maes.- Ik steun alle vragen van de heer Albishari en ik zal ze dan ook niet herhalen. Ik wil het wel nog hebben over de link tussen enerzijds het Parkeerplan en het

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- La réalisation du Plan de stationnement et de l'Agence de stationnement doit intégrer les objectifs inscrits dans le plan Iris 2 de réduction de 20% du trafic et*

Parkeeragentschap en anderzijds het Iris 2-plan. Enerzijds is er behoefte aan een coherent parkeerbeleid in het hele gewest. Maar anderzijds staat in het Iris 2-plan ook de doelstelling om het autoverkeer met 20% en het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg met 16% te verminderen. Bij de realisatie van het Parkeerplan en het Parkeeragentschap moet men die doelstelling steeds voor ogen houden.

Dat is in het voordeel van iedereen, of men nu voetganger, fietser, openbaarvervoergebruiker of automobilist is. Iedereen heeft er baat bij met minder geparkeerde auto's. Wat me telkens opvalt in buitenlandse steden met een gelijkaardige grootte en problematieken, is dat er veel minder auto's in het straatbeeld te zien zijn. Dat wil niet zeggen dat die steden economisch niet leefbaar zijn. Integendeel, meestal zijn ze veel leefbaarder op het vlak van economie, gezondheid, veiligheid, leefmilieu, enzovoort, omdat de regering effectief beslissingen neemt. Als men collegiaal moedige beslissingen neemt, worden die ook collegiaal gedragen. Ik reken erop dat de regering die moedige beslissingen zal nemen en erover zal waken dat er resultaten worden gehaald.

Ik vind het vreemd dat men voor het Parkeerplan gegevens van 2006 gebruikt. Het kan zijn dat ik verkeerd geïnformeerd ben of dat ik me vergis, maar dat lijkt me niet verstandig gelet op de stijging van de autodruk de laatste jaren. Ik kan begrijpen dat er een probleem is met de beschikbaarheid van gegevens, maar het is belangrijk om zo recent mogelijke cijfers te gebruiken.

Ik hoop dat men het Parkeerplan en het Parkeeragentschap niet gaat verengen tot parkeergelegenheid voor auto's, maar dat men ook denkt aan vrachtwagens, leveranciers, fietsers, motorrijders, enzovoort. Men vergeet de moto's telkens weer en die moeten ook hun plaats vinden in het geheel.

Het is nog altijd een dagelijks gevecht om de openbare ruimte beter te verdelen. Om op centrale plaatsen een eenvoudige fietsenstalling te plaatsen moet men momenteel nog altijd een hele strijd voeren. Uiteindelijk wordt de openbare ruimte veel te goedkoop aan de burger verkocht. Men spreekt over 10 euro per jaar. Dat is belachelijk weinig. De openbare ruimte is schaars. Ik vraag u dan ook met

de 16% des emplacements de parking en voirie, et cela, dans l'intérêt de l'ensemble des usagers, quel que soit leur mode de déplacement.

D'autres villes européennes dont la taille et les problématiques sont comparables à celles de Bruxelles sont beaucoup moins envahies par les voitures, sans que cela ne porte atteinte à leur viabilité économique. Le gouvernement doit prendre des décisions courageuses, qui permettront d'améliorer la viabilité de notre Région sur le plan de l'économie, de la santé, de la sécurité et de l'environnement. Il doit également veiller à ce que des résultats soient atteints.

Par ailleurs, il conviendrait d'actualiser les chiffres sur lesquels se base le Plan de stationnement, qui datent de 2006, étant donné que la pression automobile n'a cessé de s'accentuer depuis lors.

L'espace public étant rare, il importe que le Plan et l'Agence de stationnement tiennent compte de tous les usagers, c'est-à-dire non seulement des automobilistes, mais également des chauffeurs de camion, des fournisseurs, des cyclistes, des motards, etc.

aandrang om bij het Parkeerplan en het Parkeeragentschap voldoende buffers te voorzien voor die andere vervoersmodi.

(De heer Jamal Ikazban, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- We hebben eertijds een ordonnantie goedgekeurd met als doelstelling het harmoniseren van het parkeerbeleid. Het wordt hoog tijd dat deze ordonnantie een reële toepassing krijgt. Natuurlijk moet in het overleg met de gemeenten voorzichtig te werk worden gegaan.

De meeste klachten komen van bestuurders die een verschillend tarief betalen als ze in dezelfde straat of links of rechts parkeren. Dat is natuurlijk absurd. We zullen de minister steunen in haar aanpak om deze ordonnantie snel uit te voeren. Wat is de de concrete planning van de minister?

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close *(in het Frans).- Iedereen is er zich van bewust dat een supragemeentelijk en dus gewestelijk parkeerbeleid logisch is. Een parkeeragentschap zou de problemen van onder meer de prijzen en van de grensoverschrijdende zones kunnen oplossen. De lokale besturen vrezen echter een logge en complexe administratie voor de inning, het beheer van de bewonerskaarten en van het recht om te parkeren evenals van de toepassing van de regels. Dat moet met hen worden uitgeklaard.*

Waarom overwegen we niet om de parkeerzones uit te breiden tot één zone voor het hele gewest? Dan zijn meteen alle problemen inzake het opleggen van een ontradingsheffing aan pendelaars of langparkeerders opgelost. Wel moeten we eerst de zones coherent afbakenen, zodat ze zelfs de gemeentelijke grenzen kunnen overschrijden.

(Rumoer)

Schaarbeek, dat het probleem in de Stephensonstraat heeft opgelost, toont aan dat gemeenten in staat zijn om tot gemeenteoverschrijdende oplossingen te komen.

(M. Jamal Ikazban, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

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

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- Il est grand temps que l'ordonnance que nous avons votée autrefois en vue d'harmoniser la politique du stationnement soit réellement mise en oeuvre, en concertation avec les communes. Quel est le calendrier concret de la ministre à cet égard ?*

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

M. Philippe Close.- Il ne faudrait pas commettre à nouveau l'erreur faite lors du vote de l'ordonnance, qui consistait à vouloir opposer communes et Région. Je crois que ce dossier réussira. Tout le monde a conscience, même s'il y a eu des recours, qu'il est logique de gérer le stationnement à un niveau supracommunal, donc régional.

On a réglé dernièrement un problème à Schaerbeek concernant les cartes de riverain. On sait également qu'il y a un problème de prix, de zones limitrophes, de zones desservies, etc. Une agence de stationnement est donc évidemment une bonne solution. Le seul élément qui inquiète les communes - et cela dépasse les clivages de partis -, c'est que l'agence puisse devenir une machine administrative trop lourde et complexe en matière de perception, de gestion des cartes de riverain, du droit au stationnement, de montants, d'uniformité, d'application, etc.

Tous ces aspects doivent être discutés avec l'ensemble des communes. On peut par contre penser sérieusement à étendre de plus en plus, au-delà des zones commerçantes, le principe des zones de stationnement. Au lieu de nous exciter sur les péages urbains, nous devrions faire de cette Région

Ik ben enigszins ongerust over de planning en de inning. Aangezien de kosten van het agentschap zwaar kunnen wegen op de gemeente, moeten wij erop toezien dat het agentschap niet meer kost dan het opbrengt. Ik juich het alleszins toe dat de opbrengsten bestemd zijn voor het mobiliteitsbeleid van de gemeenten, die ook geresponsabiliseerd worden. In plaats van ter plaatse te trappelen moet de regering eindelijk het hele proces opstarten.

Heel wat gemeenten vragen zich af wat er gebeurt met dure investeringen die nog niet afgeschreven zijn. Is er in een overgangsperiode voorzien om uit het systeem te stappen of is er een investeringsplan?

Het agentschap zal met personeel van de aangesloten gemeenten werken. Worden hun statuten geharmoniseerd?

Een grote meerderheid is het eens over het principe dat het parkeerbeleid op gewestelijk niveau moet worden gecoördineerd, waarbij de gemeenten actief deelnemen aan het beheer. Het is geenszins de bedoeling om de gemeenten die in parkeerautomaten en efficiënte maar niet compleet compatibele informaticasystemen hebben geïnvesteerd, te straffen. Bovendien is er een nieuw systeem nodig voor de jaarlijkse uitreiking van de bewonerskaarten.

Nu is het vooral belangrijk dat de planning wordt gerespecteerd, zodat elke gemeente weet waar zij aan toe is en een opeenstapeling van afschrijvingen wordt vermeden.

Op het ogenblik worden er businessplannen uitgetekend. De opbrengsten uit het parkeerbeleid kunnen verdrievoudigd worden, mits een efficiënte en gecoördineerde aanpak.

Laat er geen krachtmeting tussen het gewest en de gemeenten uit ontstaan. Er is het algemeen belang en een unanieme doelstelling. Als een dirigent moet u het proces in goede banen laten verlopen en snel aan de verwachtingen tegemoetkomen, zodat er uitsluitsel komt over overgangsinvesteringen.

une large zone de stationnement. Dans ce cas, tous les problèmes de satellites, de repérages de plaques, de taxe de dissuasion pour les navetteurs ou de voitures-tampons seraient résolus. Mais pour cela, il faut d'abord définir des zones cohérentes, qui dépassent même les frontières communales, comme à Schaerbeek pour le quartier de la rue Stephenson.

(Rumeurs)

Cet exemple démontre que les communes sont capables de sortir de leurs propres frontières pour trouver des solutions.

Ce qui m'inquiète quelque peu, c'est le délai et la perception. Il faut en effet éviter que les coûts de l'agence ne soient à ce point élevés que l'on perde finalement au change par rapport à ce qu'elle pourrait rapporter. Ces coûts pourraient effectivement peser lourdement sur les politiques communales. Que l'argent soit affecté aux politiques communales en matière de mobilité et que les communes soient responsabilisées à cet égard est positif. Force est toutefois de constater qu'en la matière, on patine un peu. Or, il faut cesser d'attendre et lancer véritablement le processus.

Je voudrais insister sur deux points. Tout d'abord, celui de la crainte des communes, qui se demandent ce que l'on va faire des investissements. Certains investissements sont assez lourds et tous n'ont pas encore été amortis. Disposent-elles d'une période pour sortir du système actuel ou d'un plan d'investissement ? Travaillera-t-on avec les deux systèmes en même temps ? Nous n'avons pas encore pu obtenir de réponse très claire en la matière.

C'est le personnel communal qui serait sollicité pour l'agence, mais il subsiste quelques doutes à ce propos. Uniformisera-t-on les statuts des différents personnels ? Comment travaille-t-on à cette question, sachant que des différents existent en la matière ?

Des questions essentielles subsistent, non pas sur le principe même, puisqu'une large majorité de personnes considèrent que la politique du stationnement doit être coordonnée au niveau régional, tout en laissant aux communes un rôle actif en matière de gestion. Il ne s'agit cependant pas de mettre en difficulté les communes qui ont été les bonnes élèves, à savoir celles qui ont investi

dans des horodateurs et des systèmes informatiques plutôt lourds, lesquels ne sont pas toujours compatibles les uns avec les autres, en matière de facturation et d'envoi, par exemple.

D'autres ont également abordé le côté pratique avec la mise en place d'un système de délivrance de cartes de riverain ; les cartes étant délivrées annuellement, cela engorge les guichets communaux. Peut-être pourrait-on réfléchir à la mise en place d'un autre système.

Il y a surtout, désormais, un calendrier à respecter. Tout le monde doit savoir comment il faut se préparer. Prenons l'exemple du Pentagone, qui est un espace densément fourni en zones de stationnement, puisque son statut de centre-ville lui confère un caractère très attractif. La Ville doit-elle acheter du nouveau matériel pour cette zone, ou doit-elle attendre ? Il faut disposer d'un calendrier afin d'éviter les problèmes d'accumulation des amortissements. Je vous invite à rester attentive à cet aspect.

Je sais que les "business plans" sont en train d'être développés. Vous avez déjà développé des aspects intéressants, tels que la problématique de la TVA. En gros, les recettes provenant du stationnement peuvent être doublées, voire triplées, si les moyens sont coordonnés et gérés de manière un peu plus industrielle.

N'entamons pas un bras de fer entre Région et communes. Sur cette question, il y a un intérêt global et les différents responsables politiques sont d'accord sur l'objectif. À vous de jouer le chef d'orchestre pour que le processus et la mise en application se passent bien. Il est important de répondre aux attentes assez rapidement, pour que les plans financiers de gestion puissent établir s'il faut investir ou non, le temps que l'agence soit mise sur pied et supplée aux différentes dépenses.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Wat betreft de parkeerproblematiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hoeft er geen tegenstelling te zijn tussen het gemeentelijke en het gewestelijke beleid. Het is net de bedoeling om tot een harmonieuze samenhang te komen. Er wordt vooruitgang geboekt in al die zaken.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Nous devons tendre, en Région bruxelloise, vers une cohésion harmonieuse entre les politiques communale et régionale du stationnement et, en la matière, nous avons progressé.*

(verder in het Frans)

De uitwerking van het Parkeerplan heeft geen vertraging opgelopen. In juni 2011 zal ik het ontwerp voorleggen aan de regering.

Vorige week kwam het begeleidingscomité samen om de tekst te bespreken. Wij wachten nu op de opmerkingen van dit comité, waarin de gemeenten, de politiezones en de economische actoren vertegenwoordigd zijn.

Wij hebben het ontwerp opgesteld zonder taboes.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, het spreekt voor zich dat we de link leggen met het Iris 2-plan. Eigenlijk is het gewestelijk parkeerplan een aspect van het Iris 2-plan. Het hangt allemaal met elkaar samen.

Er ligt nu een belangrijke tekst op de tafel. We wachten op opmerkingen en suggesties van het begeleidingscomité. Daarna kunnen we de tekst eventueel aanpassen.

(verder in het Frans)

Men vraagt mij een tijdschema dat rekening houdt met de gevoelige periode die eraan komt, maar ik betwijfel of er in de politiek wel meer of minder gevoelige periodes zijn om iets te doen.

Als we binnen het begeleidingscomité een gewestelijk Parkeerplan kunnen uitwerken, kan ik nog voor de zomer een ontwerp voorleggen aan de regering. Dat is waar ik naar streef.

We kunnen dan in het najaar adviezen vragen aan de gemeenten en het openbaar onderzoek organiseren. Als alles vlot verloopt, kunnen we dan begin 2012 een beslissing nemen en vermijden we de gevoelige periode van de tweede helft van 2012.

Ook het tijdschema voor het Gewestelijk Parkeeragentschap wordt gevolgd. Er is een businessplan. Nu moeten de gemeenten bekijken hoe ze dat in de praktijk kunnen toepassen, wat ze beter overlaten aan het agentschap en wat ze beter zelf kunnen beheren.

Ik heb het businessplan onlangs voorgesteld tijdens een vergadering met de betrokken kabinetten en

(poursuivant en français)

Le calendrier d'élaboration du Plan de stationnement régional n'a pas pris de retard. Le délai annoncé pour la présentation du projet de Plan stratégique au gouvernement, c'est-à-dire le mois de juin 2011, est toujours de mise.

Une réunion du comité d'accompagnement de cette étude a eu lieu la semaine dernière. Nous avons déposé un texte ambitieux sur la table et le comité d'accompagnement a reçu un projet. Nous attendons avec beaucoup d'intérêt les remarques et les suggestions des membres de ce comité. Les communes, les zones de police et les acteurs économiques y sont représentés.

Nous avons élaboré ce projet sans aucun tabou.

(poursuivant en néerlandais)

Madame Maes, le plan régional de stationnement et le plan Iris 2 sont évidemment interdépendants.

Un texte important a été déposé sur la table. Nous attendons les remarques et suggestions du comité d'accompagnement.

(poursuivant en français)

On me demande un calendrier réaliste, c'est-à-dire tenant compte de la période sensible vers laquelle nous nous dirigeons. Je me demande parfois s'il existe vraiment, au niveau politique, des périodes meilleures ou moins sensibles pour faire quoi que ce soit.

Je suis cependant d'avis qu'il faut avancer malgré tout. Si nous parvenons à élaborer le Plan régional de stationnement au sein du comité d'accompagnement, je serai en mesure de déposer une proposition sur la table du gouvernement avant l'été, c'est-à-dire de préférence pour le mois de juillet de cette année. C'est mon ambition.

Cela nous donnerait la possibilité de nous occuper, en automne et en hiver, de toute la procédure de demande d'avis auprès des communes et de l'enquête publique. Il s'agira donc d'une concertation publique au sens large du terme. Si tout va bien, nous serons alors en mesure de prendre une décision au début de l'année prochaine et nous éviterons ainsi d'entrer dans la période

voor de Conferentie van Burgemeesters.

We hebben toen afgesproken om het met elke gemeente afzonderlijk te bespreken.

Wat doen we met concrete zaken zoals de investering in parkeermeters? Zullen de gemeenten personeel overdragen aan het Parkeeragentschap en hoe zal dat gebeuren?

Ik kan geen algemene informatie geven die geldt voor alle gemeenten. Hun huidig parkeerbeleid verschilt immers enorm.

Het gewestelijk Parkeerplan zal een kader bieden voor de uitwerking van de gemeentelijke plannen. Het gewest en de gemeenten zijn dus geen tegenstanders. We streven naar een goede samenwerking.

Sint-Agatha-Berchem en Molenbeek zijn geïnteresseerd om deel te nemen aan het agentschap. Anderlecht wacht nog op bijkomende informatie, alvorens te beslissen.

De Conferentie van Burgemeesters gaat ermee akkoord dat we met elke gemeente gaan samenzitten om het businessplan te vergelijken met haar specifieke situatie.

De gemeenten kunnen zich te allen tijde bij het agentschap aansluiten, maar ze laten bij voorkeur zo snel mogelijk weten wat ze van plan zijn en welke taken ze willen delegeren, zodat wij het agentschap makkelijker kunnen opstarten. Als de gemeenten meer taken willen afstaan, zal het agentschap bijvoorbeeld meer personeel nodig hebben.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, u vroeg of het klopt dat er met de parkeergegevens van 2006 is gewerkt. Dat klopt: we hebben ons gebaseerd op het aantal beschikbare parkeerplaatsen uit 2006. Tegenwoordig zijn er waarschijnlijk minder parkeerplaatsen, rekening houdende met talrijke heraanlegprojecten naar aanleiding van het Vicom-programma, fietsroutes, wijkcontracten, enzovoort.

We hebben de gemeenten inmiddels verzocht om een overzicht van parkeerplaatsen op te stellen, met informatie over het aantal parkeermeters, etcetera.

sensible que nous évoquions, dans la deuxième moitié de l'année. Je crois que nous devons en effet avoir le courage d'avancer dans ce dossier.

Le calendrier de l'Agence régionale de stationnement est également respecté. Tout est pratiquement mis en place pour la démarrer. La première chose à faire, maintenant qu'est établi le "business plan", est de le soumettre à toutes les communes pour voir comment il peut-être appliqué concrètement dans la situation de chacune d'elles et de vérifier comment elles peuvent tirer réellement profit de l'agence ou réaliser des aspects en gestion propre.

Ce travail sera effectué commune par commune avec le plan d'affaires qui vient d'être élaboré et que nous avons discuté une première fois la semaine dernière au sein d'un groupe de travail intercabinets. J'ai également eu récemment l'occasion de le présenter à la Conférence des bourgmestres.

Nous avons convenu à cette occasion que nous irions rencontrer toutes les communes pour montrer, chiffres à l'appui et en regard de la situation concrète de chacune, les modalités d'application du plan.

Que fait-on des problèmes concrets, tel que l'investissement important d'une commune dans les horodateurs ? Ce sera l'un des éléments de la discussion que nous entendons mener autour du "business plan" avec la commune concernée. Il en va de même du personnel. Sera-t-il transféré à l'agence ? Comment cela pourrait-il se faire ? Ces questions seront abordées.

Je ne suis pas en mesure de vous donner une information commune aux dix-neuf communes. Le plan sera étudié au cas par cas, parce que certaines communes ont une politique de stationnement très élaborée, tandis que d'autres vont seulement s'y mettre, à la suite de la politique impulsée par la Région.

Rappelons encore le contexte général. Nous nous dirigeons vers un Plan de stationnement régional qui cadrera l'élaboration de plans locaux. Il n'est donc nullement question d'opposer Région et communes. Ce plan devrait déboucher sur une bonne collaboration.

We zullen dus binnenkort recentere cijfers van de gemeenten ontvangen.

(verder in het Frans)

Ik heb de vragen van de heer Close beantwoord.

(verder in het Nederlands)

Op de vraag van mevrouw Maes of er in het parkeerbeleidsplan rekening wordt gehouden met parkeerplaatsen voor vrachtwagens, voor fietsen, enzovoort, kan ik bevestigend antwoorden. Dat maakt integraal onderdeel uit van het plan.

Ik denk dat ik op alle vragen geantwoord heb.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

J'ai déjà indiqué, lors d'une autre réunion, que plusieurs communes avaient fait part de leur intérêt à participer à l'agence. Il s'agit des communes de Berchem-Sainte-Agathe et de Molenbeek. La troisième, Anderlecht, a réservé sa décision, en attendant des informations supplémentaires relatives au plan ainsi qu'à l'agence.

À la suite de la réunion avec la Conférence des bourgmestres, ces derniers ont marqué leur accord pour que nous prenions contact de façon individuelle avec chaque commune pour comparer les résultats du modèle du "business plan" avec leur situation spécifique. Ces contacts auront lieu dans les prochains mois.

Il n'y a pas de date limite à laquelle les communes doivent faire part de leur souhait d'adhérer ou non à l'agence. Il est cependant souhaitable que les communes fassent savoir leurs intentions au plus vite, si possible accompagnées d'un calendrier, s'il est question d'adhésion et d'une description claire des tâches qu'elles souhaitent déléguer. Ceci doit permettre de mieux définir la forme d'organisation de l'agence, notamment en ce qui concerne la logistique et le personnel. Si les communes sont nombreuses à vouloir transférer des tâches à l'agence, cela aura bien entendu des conséquences à ces niveaux.

(poursuivant en néerlandais)

Madame Maes, nous nous sommes effectivement basés sur le nombre de places de stationnement disponibles en 2006. Il y a vraisemblablement moins de places aujourd'hui, compte tenu des nombreux projets de réaménagement entrepris.

Nous avons chargé les communes d'établir un nouveau relevé et recevrons donc bientôt des chiffres plus récents.

(poursuivant en français)

J'ai répondu aux questions de M. Close.

(poursuivant en néerlandais)

Je peux également répondre à Mme Maes que le plan stratégique de stationnement tient compte d'emplacements pour les camions et les vélos.

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

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Ik stel vast dat de verschillende interventies positieve elementen hebben aangebracht. Vooral de suggestie om de reglementering tot het hele gewest uit te breiden, moet in overweging worden genomen.*

De samenwerking en het overleg, die dankzij de minister tot stand zijn gekomen, werden door de gemeenten positief onthaald.

Het lijkt me absurd om het parkeerbeleid uitsluitend op gemeentelijk niveau te regelen. De gemeentelijke plannen zijn er enkel gekomen in afwachting van een gewestelijk Parkeerplan.

Het is goed dat de beslissing gepland is voor 2012, aangezien we dan nog niet volop bezig zijn met de gemeenteraadsverkiezingen.

- Het incident is gesloten.

M. Aziz Albishari.- Je constate l'apport constructif des différentes interventions, et notamment concernant la question d'une réglementation de l'ensemble du territoire régional. C'est une suggestion à prendre en considération.

Concrètement, la coordination et la concertation que vous avez mises en place semblent fonctionner, puisque nous avons ici des représentants des communes satisfaits.

À M. Gosuin, je tenais toutefois à dire que, si les communes ont effectivement pris l'initiative à l'époque où la Région ne travaillait pas encore à un Plan de stationnement, la gestion de ce genre de question au niveau strictement communal relève de l'absurde. J'ai moi-même participé à la mise en place d'un plan communal de stationnement tout en étant conscient du fait qu'il ne pouvait s'agir que d'un plan temporaire.

D'après le calendrier avancé par Mme Grouwels, je pense qu'une décision début 2012 pourrait être tout à fait bénéfique, étant donné que nous ne serons pas encore dans le feu de l'action des élections communales.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de winterschade aan de wegdekken".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "les dégâts hivernaux causés aux revêtements des chaussées".

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

Mevrouw Carla Dejonghe.- We hebben nu twee relatief strenge winters achter de rug, met allerlei schade aan het wegdek tot gevolg. Vooral wegen die voordien al in een slechte staat verkeerden, zijn er na de vrieskou nog slechter aan toe. Smeltwater liep in kleine scheurtjes en putten en toen dit water opnieuw bevroor, zorgde dit voor nog grotere scheuren.

Dat alles bezorgt veel schade aan voertuigen zoals lekke banden, gebarsten ramen door steenslag, schade aan de ophanging van de wagen, en dies meer. Daarnaast moeten zwakke weggebruikers zoals bromfietsers en fietsers, tussen de putten door laveren. Voor een stad die fietsen wil promoten, is dat allesbehalve een stimulans.

Nochtans is bijvoorbeeld de Keizer Karellaan kort na de vorige winter met een nieuwe toplaag uitgerust. Maar ondanks die nieuwe toplaag vertoont deze drukke toegangsweg opnieuw heel wat putten en scheuren. Men kan vragen stellen bij de kwaliteit van het gebruikte asfalt bij de herstellingswerken. Blijkbaar zou door de 'open' structuur van de asfaltlaag het bitumen dat als bindmiddel dient, door de opeenvolging van dooi en vorst snel loslaten, met gaten en putten tot gevolg.

Ik heb voor u de volgende vragen. Is er al een inventaris opgemaakt van de te herstellen wegen? Welke kalender wordt er gehanteerd? Is er samenwerking met de gemeenten? Welke technische middelen worden aangewend om winterschade aan het wegdek te beperken?

Wat is de gemiddelde levensduur van de toplaag? Welke garanties zijn er bij openbare aanbestedingen voor een kwaliteitsvolle uitvoering van herstellingswerkzaamheden? Heeft de minister zicht op de herstellingen van winterschade aan de gemeentewegen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Verschillende vragen zijn al naar aanleiding van een interpellatie van mevrouw Caron in deze commissie op 26 januari 2011 in detail besproken. Ik zal me beperken tot de nieuwe elementen in dit dossier.

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Le revêtement des chaussées a particulièrement souffert des deux hivers relativement rigoureux que nous venons de connaître.*

Les fissures et les trous sont responsables de multiples dégâts aux voitures et sont également dangereux pour les motards et les cyclistes.

Certaines voiries avaient pourtant bénéficié de travaux de réparation à la veille de l'hiver. Cela n'a pas empêché la réapparition de trous et de fissures, ce qui incite à s'interroger sur la qualité de l'asphalte utilisé pour la couche d'usure.

Un inventaire des voiries nécessitant des travaux de réparation a-t-il été réalisé ? Quelle est la planification de ces travaux ? Ceux-ci seront-ils effectués en collaboration avec les communes concernées ? Quels sont les moyens techniques utilisés pour limiter les dégâts hivernaux au revêtement ? Quelle est la durée de vie moyenne d'une couche d'usure ? En cas de marché public, quelles sont les garanties au niveau de la qualité des travaux de réparation effectués ? Avez-vous une idée de l'ampleur des travaux de réparation à effectuer sur les voiries communales ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Plusieurs questions ont déjà reçu une réponse lors d'une interpellation de Mme Caron dans cette commission, le 26 janvier 2011. Je me bornerai dès lors à évoquer les nouveaux éléments de ce dossier.*

We hebben twee bijzonder verwoestende winters gehad in 2010 en 2011. Ik heb de budgetten zo goed mogelijk aangepast om aan de behoeften van mijn administraties te kunnen voldoen.

Een eerste inventaris is in januari 2011 opgesteld met het oog op de opstelling van een eerste programma voor nieuwe asfalt. De inventaris wordt momenteel geactualiseerd na een inspectie van het hele stedelijke wegennet van het gewest, en zal tegen eind mei 2011 klaar zijn.

Het programma gepland voor 2011 dat momenteel is uitgewerkt maar maandelijks in functie van dringende ingrepen wordt herzien, volgt in bijlage.

De uitvoering van de werken wordt gespreid over verschillende maanden. De beslissingen worden genomen in functie van de adviezen van de Commissie voor de Coördinatie van de werken. Voorafgaand is er een bespreking met de gemeenten, zodat ze kunnen reageren en indien nodig op elkaar kunnen afstemmen.

Een preventief middel om de winterschade te beperken is er niet. Enkel een volledig waterdichte asfalt kan de moeilijke omstandigheden weerstaan. Dit gaat echter gepaard met een samenstelling waarvan het percentage holle ruimtes de nul benadert. Dit soort samenstellingen wordt niet meer gebruikt sinds er ernstige stabiliteitsproblemen werden vastgesteld en diepe spoorvorming door druk verkeer. De nieuwe criteria voor geluid en stabiliteit en het zwaar verkeer garanderen voor een asfalten toplaag op gewestelijke wegen een levensduur tussen de twaalf en vijftien jaar.

Op gewestelijke wegen waar veel vrachtwagens rijden en in het bijzonder in de zones waar veel verkeersmanoeuvers worden uitgevoerd zoals kruispunten waar veel wordt geremd, belangrijke hellingen zoals in tunnels waar veel gas moet worden gegeven, zal de gemiddelde levensduur van de toplaag in asfalt echter snel afnemen.

De waarborg voor de uitvoering is verbonden aan contractuele clausules van het bijzonder lastenboek en loopt over een garantietermijn van drie jaar. Alle elementen die deel uitmaken van de samenstelling van asfalt worden onderworpen aan een conformiteitsverklaring betreffende de voorgeschreven technische normen. Ook de productie wordt gecontroleerd. De samenstelling

Nous avons connu deux hivers dévastateurs en 2010 et 2011 et j'ai adapté au mieux les budgets pour répondre aux besoins de mon administration.

Un premier inventaire a été réalisé en janvier 2011 pour établir un premier programme d'asphaltage. En cours d'actualisation après une inspection de l'ensemble du réseau des voiries régionales urbaines, l'inventaire sera prêt à la fin du mois de mai 2011. Le programme prévisionnel 2011, en cours de réalisation mais révisé de mois en mois en fonction des urgences, sera joint en annexe.

L'exécution des travaux est répartie sur plusieurs mois et se fait en fonction des avis de la Commission de coordination des chantiers. Une coordination préalable a lieu avec les communes, ce qui leur permet de réagir et de se coordonner le cas échéant.

Il n'existe pas de moyen technique préventif de limiter les dégâts occasionnés par les hivers rigoureux. Seul un asphalte dont la composition le rend totalement étanche permet de résister au mieux aux conditions difficiles. Or, une telle composition n'est plus utilisées en raison de graves problèmes d'orniérage provoqués par un trafic dense. La durée de vie d'une couche d'usure sur voirie régionale avoisine les 12 à 15 ans, et elle se réduit dans les côtes, les zones de freinage intense ou de concentration du trafic des poids lourds.

Les garanties de bonne exécution sont liées aux clauses contractuelles du cahier spécial des charges, le délai de garantie étant de trois ans. La composition de l'asphalte doit répondre aux tolérances de fabrication et c'est l'entrepreneur qui en est responsable.

La garantie de trois ans couvre les défauts de qualité de l'asphalte et sa mise en oeuvre. En cas de défauts constatés dans le délai de garantie, l'entrepreneur est obligé de procéder à un nouvel asphaltage à ses frais.

Je n'ai pas de vue chiffrée sur l'ampleur des dégâts sur les voiries communales, mais celles-ci sont encore moins épargnées, en raison de leur vétusté plus importante.

moet beantwoorden aan de productietoleranties. De aannemer is hiervoor verantwoordelijk.

De garantie van drie jaar dekt de kwaliteit van het asfalt en de toepassing ervan. Als er tijdens deze termijn geen visuele degradatie wordt vastgesteld, zal de wegbedekking een conforme levensduur hebben. Indien er gebreken worden vastgesteld, is de aannemer verplicht om een nieuwe asfaltlaag op zijn kosten aan te leggen. Dit is al gebeurd op de Louis Schmidtlaan.

Voor de gemeentelijke wegen beschik ik niet over cijfers. Door hun ouderdom zijn ze nog kwetsbaarder dan de andere wegen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende "de commerciële ruimtes in de MIVB-stations".

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Winkelruimtes in (pre-)metrostations bieden verschillende voordelen. De MIVB kan er bijkomende inkomsten genereren, de reizigers hebben toegang tot een ruimer aanbod en de winkels zelf hebben een zeer groot aantal voorbijgangers. Elke dag passeren immers bijna een miljoen reizigers in deze stations.

De afgelopen jaren heeft de MIVB dan ook sterk geïnvesteerd in commerciële winkelruimtes in haar stations. De vroegere beheerder werd omgedoopt in Metro Store Company, inclusief een nieuw logo. Het doel is de commerciële oppervlakte te verdubbelen tot 20.000 m^2 in 2015. Bekende winkelketens als Delhaize, Leonidas en Panos zijn ingegaan op het aanbod.

Wegens de vermelde voordelen steunt onze fractie

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant "les espaces commerciaux dans les stations de la STIB".

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

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- Ces dernières années, la STIB a beaucoup investi dans les espaces commerciaux développés dans ses stations de (pré-)métro. Ces espaces profitent à la STIB en termes de revenus locatifs, aux voyageurs, en termes d'offre commerciale, et aux enseignes présentes, puisqu'un million de passants transitent quotidiennement dans les stations.*

La Metro Store Company envisage de doubler la surface commerciale et de l'étendre à 20.000 m² pour 2015. Les chaînes telles que Delhaize, Leonidas et Panos sont intéressées par le projet.

Quel est le montant du revenu locatif de ces espaces commerciaux pour la STIB ? Quelles sont les perspectives pour les prochaines années et l'objectif final ? Outre les grandes chaînes, des

dit project. Vanuit de bezorgdheid over de duurzaamheid ervan heb ik een aantal vragen.

Wat zijn de opbrengsten die de MIVB haalt uit het verhuren van commerciële ruimtes? Wat zijn de vooruitzichten voor de komende jaren en het uiteindelijke doel?

Wordt er vooral gewerkt met grotere, internationale ketens of worden er ook kleinere handelszaken benaderd?

Hoe begeleidt Metro Store Company de huurders? Staan ze de kleinere handelszaken op enige wijze bij? Worden die begeleid in het opstellen van een businessplan? Het is tenslotte toch de bedoeling dat de winkels niet meteen de deuren moeten sluiten en dat snelle leegstand vermeden wordt.

Wordt er samengewerkt met handels- en middenstandsverenigingen op het terrein?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik kan op een aantal vragen, bijvoorbeeld die over de opbrengsten, niet concreet antwoorden aangezien de commerciële activiteiten niet opgenomen zijn in de opdrachten van de MIVB als openbare dienst. Ze vallen onder het intern beheer van de MIVB.

Het is de bedoeling om in de metrostations 20.000 m^2 ruimte te ontwikkelen. Volgens de huidige prognoses zouden commerciële ruimtes of diensten tegen 2015 zo'n 18.000 m^2 innemen.

De MIVB hanteert dezelfde aanpak voor kleine handelaars en grote ketens. In feite worden heel wat filialen van grote ketens in de metrostations uitgebaat door kleine zelfstandigen, als franchisenemer.

Wat betreft de begeleiding van de handelaars eist Metro Store Company, de beheerder van deze ruimtes, bij elke vraag tot samenwerking een businessplan. Na de goedkeuring daarvan begeleidt Metro Store Company de handelaar of de keten wanneer die van start gaat.

Er bestaan ook contacten tussen Metro Store Company en de vzw Atrium, die zich inlaat met de promotie van de ontwikkeling van commerciële

petits commerçants sont-ils également impliqués ? Comment la Metro Store Company encadre-t-elle les locataires ? Sont-ils encadrés dans l'élaboration d'un plan d'entreprise ? Existe-t-il des collaborations avec les associations locales de commerçants ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Les activités commerciales ne sont pas reprises dans les fonctions de la STIB en sa qualité de service public et relèvent de la gestion interne de la STIB.*

Son objectif est de développer 20.000 m² d'espaces commerciaux dans les stations de métro. Ceux-ci occuperaient environ 18.000 m² d'ici 2015.

L'approche de la STIB est identique à l'égard des petits commerçants ou des grandes chaînes de magasin. En réalité, de très nombreuses filiales de grandes chaînes sont exploitées par de petits commerçants franchisés.

Metro Store Company, qui gère ces espaces, exige à chaque demande de collaboration un plan d'entreprise et encadre le commerçant ou la chaîne de magasins dès son installation dans l'espace qui lui a été attribué. Elle entretient des contacts réguliers avec l'asbl Atrium chargée de promouvoir le développement des activités économiques à Bruxelles.

activiteiten in Brussel. Een goed voorbeeld daarvan is de betrokkenheid van de vzw Atrium, die zich bezighoudt met de winkels langs de Leuvensesteenweg, bij de commerciële ontwikkeling van het metrostation Madou.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Als ik het goed begrijp, richt de MIVB of de Metro Store Company zich voor samenwerking met de lokale handelaars tot Atrium en gaat men niet zelf samenwerking zoeken met plaatselijke handelaars. Er wordt blijkbaar via derden gewerkt.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Men werkt met mensen die gespecialiseerd zijn in deze buurtsamenwerking. Op vele plaatsen ligt samenwerking met Atrium voor de hand, maar dat kan ook een andere organisatie zijn.

- Het incident is gesloten.

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

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- La STIB passe donc par un tiers, en l'occurrence Atrium, pour collaborer avec les commerçants du quartier.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- La STIB travaille avec des opérateurs spécialisés dans la collaboration locale, comme Atrium et d'autres associations également.*

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "de radicaal nieuwe houding van de MIVB en de onwaarheden op de site van de MIVB over bus 34".

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).- Door de verlenging van tramlijn 94 op de Vorstlaan moest het traject van een aantal buslijnen gewijzigd worden, waaronder dat van lijn 34. De gemeente Oudergem wil het traject van buslijn 34 absoluut behouden. De MIVB heeft zich daartoe reeds in 2007 verbonden.*

Vandaag staat op de website van de MIVB het volgende te lezen: "Naar aanleiding van de verlenging van tramlijn 94 heeft de MIVB

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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

concernant "le changement radical d'attitude de la STIB et les contre-vérités mises en ligne sur le site de la STIB à propos du bus 34".

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

M. Didier Gosuin.- La prolongation de la ligne du tram 94 sur le boulevard du Souverain a eu comme effet de modifier certaines lignes de bus, dont celle du 34. Depuis toujours, la commune d'Auderghem défend le maintien du 34 sur son parcours, qui va du Transvaal vers Saint-Julien et les différents quartiers bordant la chaussée de Wavre. La STIB s'est engagée quant à elle à maintenir la ligne sur son itinéraire historique.

Pourtant, sur le site de la STIB, on peut lire

verschillende scenario's onderzocht voor de herstructurering van haar net. De wijziging van de reisweg van buslijn 34 naar het eindpunt Sint-Anna, met een deel van de diensten beperkt tot het Vorstrondpunt (Oudergem-Shopping), laat toe zowel tegemoet te komen aan de budgettaire noden als aan de bezorgdheden van de bewoners van de residentiële wijk van Sint-Anna.

In Oudergem gaan er stemmen op om de verbinding die de 34 vroeger verzorgde tussen de wijk Transvaal en de andere Oudergemse wijken, in het bijzonder Sint-Juliaan, terug in het leven te roepen. De minister noch de MIVB hebben deze heringebruikname beloofd, maar verbonden zich ertoe de haalbaarheid ervan te onderzoeken. De haalbaarheid stuit op budgettaire en technische beperkingen."

Wat de MIVB nu beweert, is in tegenspraak met wat in 2007 per brief aan de gemeente werd beloofd. Dit lokale probleem illustreert hoe de MIVB het geoorloofd vindt haar eigen verklaringen tegen te spreken.

Velen voelen zich bedrogen. Ze hebben tramlijn 94 verdedigd in de overtuiging dat buslijn 34 daardoor niet van zijn traject zou afwijken. De gemeente steunt dan ook de petitie die door 1.500 burgers werd ondertekend om de terugkeer te vragen van de oorspronkelijke buslijn 34. Bent u bereid deze mogelijkheid te onderzoeken of is het debat voor u hierover gesloten?

aujourd'hui ceci : "Suite au prolongement de la ligne de tram 94, la STIB a étudié une multitude d'hypothèses de réorganisation de son réseau. La modification d'itinéraire du bus 34 vers le terminus Sainte-Anne, avec une partie des services limités au rond-point du Souverain (Auderghem-shopping), permet de rencontrer à la fois les impératifs budgétaires et les préoccupations des riverains du quartier résidentiel de Sainte-Anne. Des voix s'élèvent aujourd'hui à Auderghem pour réclamer le rétablissement de la liaison anciennement assurée par le 34 entre le quartier du Transvaal et les autres quartiers d'Auderghem, en particulier Saint-Julien. Ni la STIB ni le précédent ministre de tutelle n'ont promis ce rétablissement, qui se heurte tant à des restrictions budgétaires qu'à des impossibilités techniques".

La STIB, qui déclare ne jamais avoir promis le retour du bus 34 au Transvaal, est en contradiction avec le courrier du 20 décembre 2007 dans lequel on peut lire, sous la plume de son administrateur-directeur général, qu'il "résulte de cette analyse qu'en définitive, la formule à la fois la plus simple, qui répond le mieux aux attentes de la clientèle de la commune et qui entre dans le cadre de nos contraintes budgétaires, consiste à rétablir la ligne de bus 34 sur son itinéraire vers le Transvaal et d'envoyer le bus 41 pour partie de sa fréquence à Sainte-Anne, une autre partie des services étant limitée au métro Herrmann-Debroux".

Je ne voudrais pas m'étendre plus longuement sur un problème qui peut apparaître local, mais je voudrais vous interroger, en tant que ministre de tutelle, sur cette attitude qui consiste à mettre en ligne sur le site officiel de la STIB en 2011 des propos qui visiblement défient les vérités exprimées par cette même STIB en 2007.

Des centaines de personnes se sentent piégées car, en soutenant le projet du 94 durant l'enquête de concertation, elles ont été victimes d'effets collatéraux qui sont très importants en termes de mobilité. C'est pourquoi, la commune soutient la pétition signée par 1.500 personnes pour demander le rétablissement du 34 dans son parcours historique ou dans le trajet suggéré par la commune. Est-ce un scénario que vous êtes prête à étudier ou ce débat est-il, à vos yeux, totalement clos ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Volgens de MIVB werd de heringebruikneming van buslijn 34 na de verlenging van tramlijn 94 nooit uitdrukkelijk beloofd. Ze had dat ook niet kunnen doen, aangezien die beslissing door de voogdijminister moet worden genomen.*

Het schrijven waarnaar u verwijst, bevestigt in geen geval het engagement van de MIVB. De MIVB verklaart expliciet dat deze oplossing onderworpen moet worden aan een haalbaarheidsstudie en aan de goedkeuring van de toezichthoudende overheid.

De toenmalige toezichthoudende overheid besloot de buslijn niet te behouden, omdat die verschillende nadelen met zich meebracht en men de werkzaamheden volgens de vergunning wou realiseren. Voor de herinrichting van het busnetwerk werd een oplossing bedacht met een minimale budgettaire impact. De gemeente Oudergem werd trouwens van deze keuze op de hoogte gebracht.

Ik ben niet gekant tegen verdere discussie, maar de stedenbouwkundige vergunning voor de inrichting van de laan is afgegeven. De terugkeer van lijn 34 naar haar vorig traject kan dus niet meer. Ik zal samen met de MIVB onderzoeken of er toch een oplossing kan worden gevonden om tegemoet te komen aan de vraag van de reizigers.

Een aantal bewoners van Transvaal zou een rechtstreekse verbinding met de Beaulieuwijk op prijs stellen. Gezien de omvang van de petitie zal dit onderwerp spoedig weer aan bod komen.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB m'informe qu'elle n'a jamais formellement promis le rétablissement de la ligne de bus 34 après le prolongement du tram 94. Il faut noter d'ailleurs qu'elle n'en aurait de surcroît pas eu l'autorité, car cette décision revient à son ministre de tutelle.

Vous citez une phrase d'un courrier du directeur général de la STIB de 2007, sortie de son contexte. La phrase que vous citez est l'analyse de la STIB de l'époque et ne constitue en aucune façon un engagement de sa part. La suite du courrier, que vous ne citez pas, dit d'ailleurs très explicitement que cette solution devrait faire l'objet d'une analyse de faisabilité et être soumise à l'approbation de l'autorité de tutelle.

En l'occurrence, cette analyse a été soumise à l'autorité de tutelle de l'époque, qui a estimé ne pas devoir y souscrire. Elle a en effet estimé que cette formule entraînait plusieurs inconvénients majeurs et a souhaité que l'aménagement soit réalisé conformément au permis délivré et qu'une autre solution de réorganisation du réseau de bus soit mise en œuvre avec une incidence minimale sur le plan budgétaire. La commune d'Auderghem a d'ailleurs été dûment avertie de ce choix, en toute transparence.

Pour ma part, je ne ferme pas la porte à la discussion, mais vu l'aménagement du boulevard conformément au permis d'urbanisme, le rétablissement de la ligne 34 sur son ancien itinéraire n'est plus aujourd'hui une solution souhaitable. J'examinerai avec la STIB, en fonction des possibilités budgétaires et des différentes priorités à satisfaire sur l'ensemble du réseau, si une solution alternative et répondant à la demande de déplacement de l'ensemble de la clientèle concernée est envisageable à court ou moyen terme.

En effet, il me revient que certains habitants du Transvaal apprécient au contraire de disposer désormais d'une liaison directe avec le quartier Beaulieu, qui est un important pôle d'emplois de la commune. Vu la pétition qui nous a été transmise, c'est un sujet sur lequel nous aurons certainement l'occasion de revenir prochainement avec les personnes concernées.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).- Uw antwoord is een kopie van wat de MIVB beweert. Ik heb indertijd ook gelezen dat de beslissing aan de toezichthoudende overheid zou worden voorgelegd. Vreemd is dat de beslissing van die overheid aan de gemeente werd bekendgemaakt in 2010, dus een jaar nadat de regering niet meer in functie was. Het zou van integriteit hebben getuigd die beslissing tijdig te melden.*

In een ander schrijven van december 2010 beweerde de MIVB dat het bij nader inzien toch beter was om terug te komen op de vorige beslissing. Ik kan u een kopie bezorgen van deze brieven, ze illustreren de willekeur van hun beweringen.

Bijna drie jaar geleden formuleerde de gemeenteraad met betrekking tot de buslijn een voorstel dat unaniem werd goedgekeurd. Ik zal het u bezorgen. Blijkbaar laat de MIVB na u van bepaalde elementen op de hoogte te brengen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "de hinder door de werken aan de Havenlaan 81".

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

M. Didier Gosuin.- J'entends qu'en guise de réponse, vous me donnez la version de la STIB. Or, cette dernière est totalement erronée ! J'ai effectivement lu le fait que ce projet allait être soumis à l'ancienne autorité de tutelle. Mais, cette dernière était en fonction jusqu'en juin 2009 et ce n'est qu'en décembre 2010 - soit trois mois avant la mise en fonction - que la commune a été informée de la décision de l'ancienne autorité de tutelle. Il eut été plus correct de nous la communiquer au moment où l'ancienne autorité de tutelle était encore en place. En d'autres termes, vous supportez en décembre 2010 le poids d'une décision qui aurait été prise - j'ignore où et quand - par votre prédécesseur.

Ensuite, en décembre 2010, dans un courrier envoyé par la STIB, on lit : "Après analyse, il nous apparaît qu'il convient de revenir à la décision antérieure". C'est-à-dire de revenir à la décision de maintien du bus 34. Cela donne à penser que, jusqu'en décembre 2010, cette hypothèse était toujours envisagée. La réponse de la STIB n'est pas correcte et je tiens toute cette correspondance à votre disposition.

Enfin, nous connaissons la remarque de la STIB. C'est la raison pour laquelle il y a déjà près de trois ans, le conseil communal - toutes formations confondues et à l'unanimité - a fait une autre proposition, qui permet à la fois de desservir Sainte-Anne et le bas du Transvaal sans passer par le boulevard du Souverain. Je vous invite à prendre connaissance de cette proposition, car je crois que la STIB ne vous informe pas correctement.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

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

concernant "les nuisances engendrées par les travaux de l'avenue du Port 81".

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Sinds eind 2010 voert het bedrijf De Meuter afgegraven grond van de werf Atenor af. Die activiteit veroorzaakt heel wat hinder voor de inwoners van de Claessens-, Ciplet- en Van Gulickstraat: geluidsoverlast vanaf 06.00 uur, stof in de woningen en op de wagens in de straat, verstopte rioleringen, modderige straten bij regenweer enzovoort.*

De buurtbewoners zeggen niet op voorhand over die werken te zijn ingelicht. Klopt die informatie?

Op 11 februari 2011 hebben de buurtbewoners een petitie met een honderdtal handtekeningen aan de directeur-generaal van de Haven en de overheid overhandigd. Zij vragen dat zo snel mogelijk maatregelen worden genomen om de rust in de wijk terug te brengen en ervoor te zorgen dat de buurtbewoners niet langer verplicht zijn om elke dag hun huis, stoep en auto te reinigen.

Twee maanden later hebben zij nog altijd geen antwoord gekregen. De algemene directie van de Haven heeft hun wel een ontvangstbewijs gestuurd waarin het einde van de activiteiten worden aangekondigd omdat de graafwerken afgelopen zijn. Ondertussen is er inderdaad een einde aan de hinder gekomen.

Volgens de buurtbewoners zouden de werkzaamheden tot ademhalingsproblemen bij de kinderen hebben geleid en barsten in een aantal woningen hebben veroorzaakt.

Vindt u die situatie aanvaardbaar? Waarom hebt u niet gereageerd, zodra u de petitie hebt ontvangen? Hebt u bij het begin van de werkzaamheden bepaalde maatregelen genomen? Hebt u contacten met het bewuste bedrijf? Werd de overlast vastgesteld?

Het zou nuttig zijn om een expert aan te stellen om na te gaan of er inderdaad een verband is tussen die werkzaamheden en de vastgestelde gezondheidsproblemen en beschadigingen. In voorkomend geval moet het gewest zijn verantwoordelijkheid nemen en de betrokken personen schadeloos stellen.

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

Mme Marion Lemesre.- Depuis la fin 2010, la société De Meuter évacue les terres du chantier Atenor, sur la concession de AWS NS, propriété du Port de Bruxelles. Ces terres de remblai sont ensuite emmenées par bateau. Cette activité nuit fortement aux riverains des rues Classens, Ciplet et Van Gulick. Ces derniers subissent énormément de désagréments : graves nuisances sonores dès 6 heures du matin (chargement et déchargement continus), poussière qui se dépose à l'intérieur des maisons et appartements, égouts bouchés, voitures chaque jour recouvertes d'une épaisse couche de sable, voirie boueuse en cas de pluie, pouvant occasionner des accidents.

Constatant ces problèmes, ils ont été surpris par les activités de cette société et se sont étonnés de ne pas avoir été préalablement informés. Est-il exact qu'aucune information n'a été donnée ?

Les habitants ont envoyé, en date du 11 février 2011, une pétition d'une centaine de signatures reprenant leurs griefs, adressée au directeur général du Port de Bruxelles et aux pouvoirs publics. Ils y demandaient de "faire prendre le plus rapidement possible les mesures indispensables, afin que nous puissions retrouver un quartier calme et sain, et ne plus être obligés de nettoyer nos trottoirs, maisons et voitures quasi chaque jour".

Près de deux mois plus tard, pourquoi n'ont-ils reçu aucune réponse ? Je dois toutefois préciser que depuis le dépôt de cette question orale, un accusé de réception annonçant la fin de l'activité a bien été envoyé par la direction générale du Port aux riverains, étant donné la fin de l'évacuation des terres du chantier Atenor. Dans l'intervalle, les nuisances ont continué. Les riverains soupçonnent les travaux d'être à l'origine de problèmes respiratoires chez leurs enfants, tandis que d'autres ont constaté des fissures à l'intérieur des bâtis.

Madame la ministre, cette situation est-elle, selon vous, acceptable ? Pourquoi ne pas avoir réagi, dès la réception de la pétition des habitants ? Aviez-vous pris, dès l'entame des travaux, certaines mesures ? Si oui, lesquelles ? Je vous rappelle que le Port est propriétaire du terrain. Avez-vous des contacts avec la société en cause ? Ces nuisances ont-elles été établies ? Qu'allez-vous mettre en

Het ontvangstbewijs van de Haven bevat geen enkele verontschuldiging, erkenning van de schade of waarborg dat die activiteiten niet worden hervat bij een andere bouwwerf.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De Haven van Brussel vernam op 15 februari jongstleden dat er een petitie van de buurtbewoners rondging betreffende de hinder door de werken aan de Havenlaan 81. Op 16 februari heeft de algemene directeur van de Haven meteen per e-mail aan de maatschappij De Meuter gevraagd om iets aan die hinder te doen. De petitie werd officieel aan de Haven van Brussel bezorgd op 24 februari 2011.*

Op 8 maart heeft de Haven van Brussel een aangetekend schrijven gestuurd naar de initiatiefnemer van de petitie, de heer Archich, wat de wettelijke procedure is in geval van een klacht.

In dit schrijven bevestigt de directie dat zij nota heeft genomen van de overlast in het kader van de werf, waarvan de opdrachtgever niet de Haven van Brussel is. Verder deelt zij ook mee dat zij aannemer De Meuter heeft gevraagd om een kraan met stille motor te gebruiken, ervoor te zorgen dat de vrachtwagens niet nodeloos toeteren, de straatveegmachines vaker in te zetten wanneer de weersomstandigheden dit vergen en wanneer er meer heen en weer wordt gereden en de voetpaden schoon te maken.

De Haven heeft een kopie van dit schrijven naar het college van burgemeester en schepenen van de stad Brussel gestuurd, dat bevoegd is voor de naleving

œuvre afin de les réduire au maximum ?

Enfin, je vous suggère de nommer un expert afin d'établir s'il existe effectivement un lien entre ces travaux et les maladies et dégâts constatés. Le cas échéant, la Région devra prendre ses responsabilités, afin de dédommager les personnes lésées.

L'accusé de réception du Port laisse les habitants face aux dégâts, sans excuses, sans reconnaissance des torts subis, sans évocation d'éventuelles indemnisations et surtout, sans garantie qu'une telle activité ne pourra pas reprendre à l'occasion d'un autre chantier. On constate effectivement que les activités se sont terminées fin avril parce que le chantier Atenor était achevé. Elles pourraient dès lors reprendre à l'occasion d'un autre chantier.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le Port de Bruxelles a appris, en date du 15 février, que circulait une pétition de riverains concernant certaines nuisances relatives aux activités sur le terrain sis avenue du Port, 81, à 1020 Bruxelles. Dès le 16 février, le directeur général du Port a demandé, par mail, à la société De Meuter de prendre les mesures indispensables pour éviter que ces nuisances ne perdurent. La pétition des riverains a été transmise officiellement au Port de Bruxelles en date du 24 février 2011.

En date du 8 mars, un courrier recommandé (selon la procédure légale en cas de plainte) a été adressé par le Port de Bruxelles à M. Youssef Archich, initiateur de la pétition. Ce courrier rappelait les faits suivants : "Les activités dont les riverains des rues Claessens, Ciplet et Van Gulick déplorent les nuisances, concernent le transport de terre en provenance du chantier du futur complexe résidentiel Up-Site, situé quai des Péniches, et qui a pour promoteur la société Atenor. L'entrepreneur De Meuter, effectuant les travaux de terrassement de ce chantier, transporte la terre par bateau jusqu'au terrain de la société AWS, concessionnaire du Port, où la terre est évacuée par camions."

Dans ce courrier, la direction du Port affirme avoir pris bonne note des nuisances encourues par les riverains, dans le cadre de ce chantier, dont le maître-d'œuvre n'est pas le Port de Bruxelles. Afin

van de voorschriften in de bouwvergunning.

Op 11 april heeft de Haven een tweede schrijven aan de heer Archich gericht, om hem mee te delen dat ze opnieuw bij de gesprekspartners had aangedrongen om de situatie zo snel mogelijk te normaliseren en de overlast te beperken. De Haven heeft voorts verduidelijkt dat de werken tegen eind april klaar zouden moeten zijn.

De Haven heeft deze tweede brief verstuurd omdat de heer Archich het aangetekend schrijven niet in het postkantoor was gaan ophalen.

De Haven van Brussel heeft al het mogelijke gedaan om aan de grieven van de buurtbewoners tegemoet te komen. Ondertussen is aan de activiteiten ter hoogte van de Claessens-, Ciplet- en Van Gulickstraat een einde gekomen.

d'éviter que ces nuisances ne perdurent, le Port a informé les signataires de la pétition qu'il avait envoyé un courrier à l'entrepreneur De Meuter, lui demandant d'entreprendre les actions suivantes :

- réduire les nuisances sonores, notamment en utilisant une grue avec un moteur davantage insonorisé ;

- veiller à ce que les camions, notamment ceux des sociétés sous-traitantes évacuant la terre, ne klaxonnent pas inutilement ;

- augmenter la fréquence des camions nettoyeurs, équipés de brosses aspirant la boue, en fonction des conditions climatiques et de l'importance du trafic ;

- nettoyer les trottoirs.

Je vous rappelle que ces remarques avaient déjà été transmises par mail à l'entreprise concernée par la direction du Port, dès le 16 février. Le Port de Bruxelles a également envoyé une copie de ce courrier au Collège des bourgmestres et échevins de la Ville de Bruxelles, compétents en la matière pour le respect des différentes mesures, conformément aux prescriptions du permis du chantier délivré par la Ville de Bruxelles.

En date du 11 avril, le Port de Bruxelles a écrit un second courrier à M. Youssef Archich, afin de l'informer qu'il avait à nouveau insisté auprès des interlocuteurs de ce dossier, afin que la situation se normalise au plus vite et que soient réduits autant que possible les inconvénients liés à ce type d'activités. Le Port a également précisé au responsable de la pétition que le chantier devrait être terminé vers la fin du mois d'avril.

Le Port a envoyé ce second courrier au responsable de la pétition parce qu'il n'était pas venu chercher l'envoi recommandé à la Poste.

Je souhaite insister ici sur le fait que le Port de Bruxelles a fait tout ce qui était en son pouvoir pour répondre à cette pétition et tenir compte des plaintes des signataires. Entre-temps, comme vous l'avez signalé dans votre intervention, ces activités à hauteur des rues Claessens, Ciplet et Van Gulick ont cessé.

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Het verheugt mij dat de Haven heeft gereageerd. Dat neemt echter niet weg dat De Meuter dit soort activiteiten blijft uitoefenen. Er moet worden vermeden dat soortgelijke ongemakken ontstaan bij andere werven.*

Is de Haven van plan een expert aan te stellen om de schade vast te stellen: barsten in de gebouwen, gevels die vuil zijn van de modder, enzovoort? Het bedrijf heeft de betrokken straten niet schoongemaakt zoals gevraagd.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De opdrachtgever is niet de Haven van Brussel. Alle klachten inzake materiële schade moeten aan het betrokken bedrijf worden gericht.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "de trillingen veroorzaakt door de MIVB-voertuigen".

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Enkele weken geleden nam ik deel aan een colloquium in het Huis van de Parlementsleden aan*

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

Mme Marion Lemesre.- Je ne doute pas que le Port ait réagi. Il n'en demeure pas moins que cette activité subsiste dans le chef de la société De Meuter. Elle est proche de ce quartier densément habité et ce genre de problème pourrait se reproduire si la société De Meuter n'intégrait pas dans ses pratiques toutes les obligations que vous leur avez rappelées à l'occasion de ce chantier-ci.

Il faudra donc veiller, lors d'autres chantiers, à ce que ces mêmes nuisances ne se reproduisent pas. Entre-t-il dans les intentions du Port de nommer un expert pour répondre à la demande des habitants face aux nuisances et dégâts causés par ce chantier (fissures dans les bâtis, façades fortement salies par les boues) ? En effet, ce qui a été demandé en termes de nettoyage n'a pas été réalisé dans les rues concernées.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je crois que j'ai été claire en disant que le maître-d'œuvre n'est pas le Port de Bruxelles. Si des réclamations relatives à des dégâts matériels doivent être déposées, il convient donc de les adresser à l'entreprise concernée par ce chantier.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

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

concernant "les vibrations causées par les véhicules de la STIB".

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

Mme Marion Lemesre.- Il y a quelques semaines, j'assistais à un colloque au troisième étage de la maison des parlementaires, sise 21 rue de Louvain.

de Leuvenseweg. Tijdens die vergadering trilden de banken, ramen en schilderijen. Die trillingen zouden te wijten zijn aan werken in de metro.

Klopt dat? Waarvoor dienen die werken? Hoelang zullen ze duren? Kunnen dergelijke sterke trillingen de gebouwen niet beschadigen?

Bestaat er een kadaster van de trillingen die door de MIVB-voertuigen worden veroorzaakt? Worden er klachten ingediend? Worden die systematisch onderzocht? Welke oplossingen worden er voorgesteld? Worden er regelmatig metingen uitgevoerd?

Tijdens de vorige legislatuur werden contructiefouten bij de boa-stellen vastgesteld. Is er een oplossing voor die kinderziekte gevonden?

Durant la réunion, des vibrations ont été perceptibles, faisant bouger les bancs et vibrer les vitres et tableaux. Ces désagréments ont d'ailleurs été ressentis par l'ensemble des participants. Après enquête, il s'est avéré qu'ils étaient engendrés par des travaux effectués dans le métro.

Est-ce le cas ? Si oui, dans quel cadre, et pour combien de temps ? Vu l'intensité de ces vibrations, on peut se demander si elles sont susceptibles d'endommager les bâtiments du parlement et si d'autres bâtiments situés rue de Louvain subissent les mêmes nuisances.

D'une manière générale, une cartographie des vibrations dues au passage des véhicules de la STIB existe-t-elle ? Des plaintes sont-elles introduites et systématiquement vérifiées ? Quelles sont alors les solutions mises en place ? Des mesures sont-elles effectuées régulièrement ? Une équipe spécialisée est-elle chargée de ce travail ? Sous la précédente législature, des défauts de construction avaient été constatés sur les rames de métro boas. Une solution à cette maladie de jeunesse a-t-elle été trouvée ?

Bien qu'il soit utopique de concevoir un réseau de transports publics sans vibrations, il convient de mettre tout en œuvre afin que celles-ci soient réduites au minimum et que, le cas échéant, des solutions pérennes à ces nuisances soient trouvées.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Tijdens de periode die u aanhaalt waren er geen spoorwerken die trillingen zouden kunnen veroorzaken waardoor een gebouw begint te daveren.*

Er bestaat geen exhaustief kadaster van de trillingen. Er worden enkel continumetingen gedaan op een bepaald punt van het net. Bij elke doortocht van een trein wordt het trillingsniveau geregistreerd en de voertuigen geïdentificeerd. Zo worden de problemen gedetecteerd nog voor ze tot klachten kunnen leiden.

Sinds 2004 heeft de MIVB met het gewest een overeenkomst opgesteld over de grenswaarden die inzake geluid en trillingen moeten worden nageleefd bij de vernieuwing van sporen op het

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- De la vérification effectuée, il ressort qu'aucun chantier de voies ou en stations pouvant provoquer des vibrations de nature à ébranler un bâtiment n'était programmé durant la période que vous évoquez. Leur origine reste donc mystérieuse.

Il n'existe aucune cartographie exhaustive des vibrations. Des mesures de vibrations sont effectuées en continu en un point du réseau. À chaque passage d'un train au point de mesure, le niveau de vibrations est enregistré avec l'identification des voitures qui constituent le train. Les problèmes de vibrations sont ainsi détectés avant qu'ils ne soient susceptibles de générer des plaintes de riverains.

Depuis 2004, la STIB a établi avec la Région une

bestaande net of bij een uitbreiding van het net.

De MIVB centraliseert het beheer van de klachten. De meeste dossiers worden binnen één tot twee weken opgelost door middel van een corrigerend onderhoud van de voertuigen of de infrastructuur.

Als de oorzaak niet onmiddellijk duidelijk is, wordt een diepgaander onderzoek uitgevoerd. Het kan gaan om een uitholling in de sporen, een probleem met de voegen, enzovoort.

Meestal volstaat een herstelling van de infrastructuur. Bij meer structurele problemen (overdraagbaarheid van bodems met slechte isolatie van de sporen tegen trilling) moet men evenwel wachten tot de vernieuwing van de sporen.

De kinderziekten van het boa-park zijn ondertussen opgelost.

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Hoe komt het dat er in het parlementsgebouw zo'n sterke trillingen werden waargenomen terwijl er geen werken in de onmiddellijke omgeving waren? Dergelijke trillingen zouden het gebouw wel eens kunnen beschadigen. Ik vraag u dan ook om uw onderzoek naar de oorzaken voort te zetten.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Volgens mijn informatie hadden die trillingen niets te maken met metrowerken. Het bewuste gebouw in de Leuvensestraat is bovendien ver van de metro- en tramrails verwijderd. Het is mogelijk dat er in de buurt werken aan de gang waren.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

AAN MEVROUW BRIGITTE

convention bruit/vibration qui définit les seuils à respecter lors des renouvellements de voies sur le réseau existant et dans le cadre d'extensions du réseau.

La STIB centralise la gestion des plaintes concernant des vibrations occasionnées par la circulation des trams et des métros. La grande majorité des dossiers introduits par les riverains sont résolus dans un délai d'une à deux semaines, moyennant un entretien correctif des véhicules ou de l'infrastructure.

Certaines plaintes peuvent faire l'objet d'une vérification de l'état des lieux vibratoire et acoustique, si la cause de la gêne n'est pas tout de suite détectée. Il peut s'agir d'une déformation du rail, d'un problème de joint, etc. Généralement une action de réparation des infrastructures suffit lorsque la cause est flagrante. Par contre, quand le problème est plus structurel, par exemple une transmissibilité des sols avec une isolation vibratoire insuffisante des rails, il faut attendre le renouvellement des voies. Les soucis de jeunesse sur le parc boa sont désormais résolus.

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

Mme Marion Lemesre.- Qu'en est-il des vibrations ressenties dans le bâtiment du parlement alors qu'aucun chantier n'était en cours à proximité ? Je puis vous assurer que les vitres du troisième étage du parlement vibraient ce jour-là. Je crains que ces vibrations aient une incidence sur le bâtiment. Je vous demande dès lors de poursuivre votre enquête pour déterminer leur origine.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les rails de tram ou de métro les plus proches sont éloignés de l'endroit que vous évoquez sur la chaussée de Louvain. Il est possible qu'un chantier ait été en cours dans les environs. D'après nos informations, ces vibrations ne seraient toutefois pas liées à des rails de métro.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

À MME BRIGITTE GROUWELS,

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

betreffende "de taalkaders bij de MIVB".

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

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

concernant "les cadres linguistiques à la STIB".

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.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "het gebruik van het aftelsysteem voor een veiliger oversteekzone voor voetgangers op de grote gewestwegen".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Op alle niveaus worden grote inspanningen gedaan om de zwakke gebruikers van de openbare ruimte zoveel mogelijk te beveiligen, vooral bij het oversteken van de weg. Zo zijn er geluidssignalen voor blinden en wordt het publiek attent gemaakt op voorbijrijdende trams.*

Sommige oversteekplaatsen zijn extra gevaarlijk omdat de weg erg breed is en de voetganger moeilijk kan inschatten hoeveel tijd hij nodig heeft om over te steken.

In veel landen wordt bij oversteekplaatsen aangegeven hoe lang het licht nog op groen blijft. Zo kan de voetganger inschatten of hij de overkant kan halen of niet.

Bestaat iets dergelijks in het gewest en waar? Worden dergelijke instrumenten langs de grote wegen geplaatst wanneer de verkeerslichten vervangen worden? Hebt u contact met de gemeenten die grote wegen beheren om ze te

QUESTION ORALE DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "l'utilisation du dispositif de décompte de la phase verte pour la sécurisation des traversées piétonnes sur les grands axes régionaux".

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

M. Joël Riguelle.- Des efforts importants ont été consentis à tous les niveaux de pouvoir pour sécuriser davantage les usagers les plus faibles dans l'espace public et, en particulier, lors des traversées de voiries. De même, l'attention du public pour le danger du passage de trams est attirée par des dispositifs au sol ou, pour les personnes aveugles, par des signaux sonores installés sur les feux de signalisation. On peut s'en réjouir.

Il est des endroits où les traversées sont encore périlleuses du fait de la surlargeur de la voirie, notamment sur de grands axes, tels le boulevard Lambermont ou l'avenue Charles Quint. Le piéton entame parfois sa traversée sans pouvoir mesurer le temps réel qu'il lui reste pour parcourir l'ensemble de cette traversée.

Dans de nombreux pays, un décompte lumineux est couplé à la phase verte de traversée piétonne afin d'indiquer le temps restant. Cela permet au piéton de juger de l'opportunité de s'engager et lui donne une indication qui le sécurise. C'est d'autant plus

uniformiseren?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Aan de oversteekplaats van de Koolbrandersstraat, vlakbij het Noordstation, wordt een aftelsysteem getest.*

Een dergelijk systeem kan wel enkel geplaatst worden als de duur van de groene fase voor voetgangers vast is en dat is meestal niet zo.

De test moet nog geëvalueerd worden. Het is dus nog te vroeg om nieuwe installaties te plannen of om contact op te nemen met de gemeenten.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BERTIN MAMPAKA MANKAMBA

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

betreffende "de sportinfrastructuren van de MIVB".

utile pour les axes à grand gabarit qu'il faut parfois traverser en deux fois.

Madame la ministre peut-elle me dire si ce type de dispositif est installé sur certaines voiries régionales et lesquelles ? Pour les autres voiries de grand gabarit, le gouvernement a-t-il pris une décision quant à l'installation de ces dispositifs lors du renouvellement des feux de signalisation sur les grands axes ? Des contacts ont-ils été entamés avec les communes qui gèrent des voiries de grand gabarit pour uniformiser ces dispositifs ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Un décompteur est testé au carrefour situé près de la gare du Nord, à la traversée de la rue des Charbonniers, qui est fréquentée par de nombreux piétons.

Il faut toutefois savoir que ce système ne peut pas être généralisé. En effet, la condition sine qua non de son installation est que le temps de feu vert accordé aux piétons soit fixe. Ce qui n'est pas le cas pour la plupart des carrefours à feux régionaux, qui fonctionnent selon un cycle variable.

Il ne s'agit actuellement que d'un test, qui devra être évalué. Il est dès lors prématuré de prévoir l'installation d'autres décompteurs sur des carrefours régionaux ou de prendre des contacts avec les communes en vue d'une uniformisation éventuelle d'un tel système. Nous attendons pour cela la fin du test.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BERTIN MAMPAKA MANKAMBA

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

concernant "les installations sportives de la STIB".

De voorzitter *(in het Frans).- Gaat de commissie ermee akkoord dat de heer Mampaka wordt gefilmd?*

(Instemming)

De heer Mampaka heeft het woord.

De heer Bertin Mampaka Mankamba *(in het Frans).- Op 25 april 2007 heb ik bij toenmalig minister van Openbare Werken en Vervoer Smet aangedrongen op samenwerking tussen de MIVB en de stad Brussel om het sportcentrum dat uitsluitend door werknemers van de MIVB in de Biplanstraat in Haren werd gebruikt, open te stellen voor de Brusselaars.*

Hij antwoordde dat de MIVB zich tot doel had gesteld het beheer van het centrum te professionaliseren om er de activiteiten te kunnen behouden, zelfs uit te breiden. Hij verklaarde zich voorstander ervan dat ook buurtbewoners gebruik van de sportfaciliteiten zouden maken, maar wou de studie van de MIVB afwachten.

Vier jaar later zijn de doelstellingen nog steeds niet verwezenlijkt. Tegelijk stellen we vast dat het aantal voorzieningen de demografische ontwikkelingen niet heeft gevolgd. Zo is er een duidelijk tekort aan sportinfrastructuur om aan de behoeften van de Brusselse bevolking te voldoen. Wij moeten nochtans als verkozenen alle mogelijkheden onderzoeken en onze medeburgers de ruimte bieden om aan sport te doen.

Het ondergebruikte sportcentrum van Haren, dat in 1981 werd gebouwd en twee voetbalterreinen, vier buitentennisvelden, een atletiekpiste, acht petanquebanen, een omnisportzaal en een clubhuis omvat, zou soelaas kunnen brengen.

Niet alleen wordt het sportcomplex onderbenut, het ligt er ook verloederd bij, zozeer zelfs dat vogels er hun onderkomen hebben gevonden.

In 2007 schatte toenmalig minister Smet de onderhoudskosten van het sportcentrum van Haren op ongeveer 80.000 euro per jaar. Dat budget was toereikend voor de nodige investeringen met het oog op de instandhouding van het complex, de onderhoudswerken en de schoonmaak.

De eerste opdracht van de MIVB bestaat erin om

M. le président.- Avant tout, quelqu'un dans cette commission est-il opposé à ce qu'on filme M. Mampaka, qui le demande ?

(Assentiment)

La parole est à M. Mampaka Mankamba.

M. Bertin Mampaka Mankamba.- Merci pour votre accueil, M. le président. J'ai déjà été traité durement dans cette enceinte pour la même demande...

Le 25 avril 2007, j'avais interrogé Pascal Smet, à l'époque ministre chargé des Transports et des Travaux publics, à propos du complexe sportif de la STIB situé rue du Biplan 101 à 1130 Haren. Ma question portait sur l'utilisation exclusive par les membres de la STIB d'installations sportives de taille importante situées en territoire bruxellois, et les synergies qui pouvaient être envisagées entre la STIB et la commune de Bruxelles-Ville afin de faire bénéficier les Bruxellois de ces installations.

Votre collègue m'avait répondu à l'époque que, suite aux diverses demandes d'occupation des organisations et des associations, la STIB s'était fixé des objectifs qui l'orientaient vers la recherche d'une gestion professionnelle de cet ensemble sportif, afin de préserver ses activités et, surtout, de les élargir. Il avait ajouté qu'une étude était en cours à la STIB à ce sujet, et qu'il était, pour sa part, favorable à l'ouverture de ce site aux personnes extérieures à la STIB, venant des quartiers limitrophes notamment, mais qu'il convenait néanmoins d'attendre les résultats de l'étude avant de déterminer quelle orientation pourrait être prise.

Quatre ans plus tard, force est de constater que ces objectifs n'ont pas débouché sur de réelles évolutions. Or, la croissance démographique de la Région de Bruxelles-Capitale est telle que nous sommes aujourd'hui plus de 1,1 millions d'habitants. La population de la commune de Bruxelles-Ville, quant à elle, a augmenté de plus de 20.000 habitants depuis 2007, pour atteindre à ce jour plus de 166.000 habitants.

Dans cette municipalité ou dans d'autres, nous sommes nombreux à constater que les équipements collectifs tels que les crèches, les écoles ou les salles de sport ne suivent pas assez cet

reizigers in de negentien gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en elf randgemeenten te vervoeren en de mobiliteit in onze hoofdstad te verbeteren. Het is niet haar taak om een sportcomplex te monopoliseren en te laten verkommeren, om welke reden ook. Ik begrijp dergelijke verspilling niet. Mits de politieke wil aanwezig is, zou het potentieel van het centrum volledig ten goede kunnen worden aangewend.

Heeft de MIVB-studie geleid tot concrete voorstellen? Heeft de MIVB overwogen om een overeenkomst te sluiten met Brussel-Stad en de sportclubs van het gewest om de leden toe te laten gebruik te maken van de bestaande sportinfrastructuur?

accroissement démographique. En tant qu'échevin des Sports dans la commune de Bruxelles-Ville, j'ai ainsi pu constater un manque d'infrastructures sportives pour répondre à la demande de la population bruxelloise. Dès lors, j'estime qu'il est de notre devoir d'élus d'envisager toutes les possibilités afin d'offrir à nos concitoyens un environnement favorable à la pratique sportive.

L'une d'elle serait de profiter de l'existence d'un centre sportif sous-utilisé. Pour rappel, les installations de Haren ont été construites en 1981 et comprennent deux terrains de football, quatre courts de tennis extérieurs, une piste d'athlétisme, huit pistes de pétanque et une salle omnisports. Un clubhouse de taille démesurée est également situé dans le bâtiment principal.

Si ce complexe est aujourd'hui clairement sous-utilisé, ce qui m'interpelle le plus est l'état des lieux. À la demande de certains habitants, j'ai personnellement été sur le terrain afin de m'en rendre compte.

Je pèse mes mots quand je vous dis que du matériel désaffecté gisait, rouillé, sur la piste d'athlétisme, qui elle-même est en train de disparaître par endroits sous une couche de mousse de près d'un centimètre, que les trous des filets des goals n'ont rien à envier aux cratères qui parsèment la pelouse du terrain de football, que les pistes de pétanque se transforment en jardin sauvage, etc.

Si les terrains de tennis ont été rénovés, le reste de la partie sportive extérieure de ce complexe fait peine à voir. C'en est arrivé au point que, vu le manque flagrant d'entretien, des colonies d'oiseaux ont élu domicile sur les quatre pylônes d'éclairage du terrain de football. Bien que je sois également échevin de l'Environnement, j'estime tout de même que ces nouveaux nids de "biodiversité" n'ont pas leur place à un endroit construit pour la pratique du sport.

En 2007, M. Pascal Smet m'avait informé du fait que le coût de l'entretien du centre sportif de Haren était évalué à environ 80.000 euros par an. Ce budget reprenait les travaux d'investissement destinés à garder le site en état, ainsi que les travaux d'entretien et de nettoyage courants.

Force est de constater qu'une majeure partie des installations a pourtant été laissée de côté. Première

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik zal de laatste vraag van de heer Mankamba niet beantwoorden, daar het Bureau die heeft geschrapt.*

Het sportcomplex werd in 1981 gebouwd. Het telt 700 leden en het wordt ook verhuurd. In september 2007 heeft de MIVB een project opgevat om de site te laten heropleven en daar waar nodig de infrastructuur op te frissen. Een uitgebreid onderzoek werd besteld. Het omvat een marktonderzoek naar de slaagkansen van een gestructureerd centrum dat als sportzaal, seminarie en clubhuis dienst zou doen. Het omvat een technisch onderzoek naar de noodzakelijke verbouwingen alsook een financieel onderzoek dat mogelijke financieringsbronnen opsomt.

Het onderzoek toont aan dat het sportcentrum en het clubhuis een belangrijke omzet kunnen produceren, mits hogere investeringen dan wat u in de pers aankondigde. Het budget van de MIVB wordt door het gewest te veel beperkt om een dergelijke financiering te kunnen dragen. Er dient dus een investeerder/uitbater te worden gevonden

entreprise belge de transport public urbain, la STIB dessert une superficie de 241,5 km² dans les dix-neuf communes de la Région Bruxelles-Capitale, ainsi que dans onze autres communes périphériques. Sa vocation première est de transporter des personnes, d'accroître la mobilité dans notre capitale, et non de monopoliser et de délaisser un immense complexe pour quelque raison que ce soit.

Je réitère mon incompréhension face à un tel gâchis d'une infrastructure publique qui pourrait, à mon sens, déployer tout son potentiel si une réelle volonté politique se dessinait.

Ces constats m'amènent à vous poser plusieurs questions. Quels étaient les résultats de l'étude ? Ces résultats ont-ils mené à des propositions concrètes ? A-t-il été envisagé de signer une convention entre la STIB, la commune de Bruxelles-Ville et les différents clubs sportifs de la Région afin de permettre aux membres de la STIB d'utiliser, selon leurs besoins, l'installation sportive existante ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je signale pour commencer que la dernière question de M. Mampaka Mankamba a été retirée par le Bureau. Je ne vais donc pas y répondre.

Le complexe sportif a été construit en 1981 et compte 700 membres. Ses installations sont également louées à des clubs extérieurs. En septembre 2007, la STIB a relancé un projet de dynamisation du site et des activités possibles, par une mise à jour éventuelle des installations.

Une étude approfondie en deux volets est commandée : une étude de marché pour valider la viabilité d'un centre structuré autour de trois activités (sport, séminaires et club house), et une étude technique pour estimer les coûts de transformation du site, pour répondre aux attentes de l'étude de marché, et une étude financière pour trouver les sources de financement des travaux.

Ces études ont démontré que le centre sportif et le club house peuvent générer un chiffre d'affaire important, à condition d'investir un montant substantiel, bien supérieur à celui que vous

voor zowel de financiering van de werken als het uitbaten van het centrum. Hiervoor moet een langetermijncontract worden opgemaakt om de betaling van de huur aan de MIVB te kunnen garanderen.

Een openbare aanbesteding werd in 2010 bekendgemaakt maar had onvoldoende succes. De weinige kandidaturen haalden de kwaliteit niet die voor een opdracht van deze omvang vereist is.

Een tweede bekendmaking van de opdracht zal binnenkort worden gepubliceerd. Via reclame zal worden getracht ernstige investeerders/uitbaters te bereiken.

De MIVB bevestigt dat de infrastructuur moet worden opgefrist om beter te beantwoorden aan de huidige kwaliteitsvereisten. In dit opzicht is het uitbesteden van het beheer de beste oplossing.

De voorzitter.- De heer Mampaka Mankamba heeft het woord.

De heer Bertin Mampaka Mankamba *(in het Frans).- U hebt in 2010 een oproep gedaan voor een openbare aanbesteding. Er zijn wellicht niet veel privépersonen geïnteresseerd in het beheer van een dergelijk sportcomplex.*

U mag een samenwerking met de plaatselijke besturen zeker niet uitsluiten. Zij zijn de logische partners en willen ook betrokken worden bij het beheer van het complex.

Extern beheer is in elk geval een interessant idee.

annonciez dans la presse.

En regard des efforts budgétaires demandés par la Région à la STIB, celle-ci ne peut engager le financement des travaux d'adaptation. Il faut donc trouver un investisseur exploitant qui s'engage à financer les travaux et à exploiter le centre, sous un contrat à long terme garantissant le paiement d'un loyer à la STIB.

Un avis de marché à été publié en 2010, sans succès. Les candidatures, trop peu nombreuses, ne rencontraient pas la qualité exigée par l'ampleur du marché. Un deuxième avis de marché est en voie de publication et fera l'objet d'un support publicitaire afin d'atteindre des investisseurs exploitants valables.

La STIB est consciente du fait que ces installations ont besoin d'une rénovation en profondeur pour mieux répondre aux exigences actuelles des sports pratiqués. L'externalisation de la gestion, dans un cadre de redynamisation du site, est la meilleure solution dans cette optique. C'est dans ce sens-là que nous examinons le dossier.

M. le président.- La parole est à M. Mampaka Mankamba.

M. Bertin Mampaka Mankamba.- Je suis étonné de constater que vous évoquez un avis de marché publié en 2010. Dans ce secteur, je crains fort qu'il n'y ait pas beaucoup de personnes privées intéressées par la gestion d'un complexe sportif tel que celui-là.

J'attends donc cette information, certes fort intéressante, mais je demande que la formule actuellement sur la table n'exclue pas toute possibilité de synergie avec les pouvoirs publics locaux. Ces derniers sont en effet des partenaires privilégiés en la matière. Dans le domaine pararégional, le partenaire privilégié devrait être un pouvoir public local plutôt qu'un acteur issu du secteur privé compte tenu de la demande très importante d'occupation des installations.

J'ignore s'il est possible d'envisager cela à ce stade de la procédure. Néanmoins, les pouvoirs publics locaux demandent à être impliqués ou du moins sollicités en termes de gestion quand l'occasion se présente.

En tout cas, je suis rassuré de savoir que la gestion a besoin d'être externalisée. Cela nous semble être une piste intéressante à suivre.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik sluit niets uit. Ik zal de offerte bestuderen, maar ik denk niet dat de plaatselijke besturen uitgesloten zijn.*

- Het incident is gesloten.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour ma part, je n'exclus rien. Suite à votre demande, j'ai l'intention d'aller vérifier ce qui est exactement requis dans l'offre. Je ne crois en tout cas pas que les pouvoirs publics soient exclus.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de niet-naleving van de politieke neutraliteit door de directeur-generaal van de MIVB".

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 "le non-respect de la neutralité politique par le directeur général de la STIB".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- In de Spaanse krant El Pais van 4 april verscheen een interview met de heer Flausch, voorzitter van de Internationale Unie voor Openbaar Vervoer (UIPT) en directeur-generaal van de MIVB.*

Volgens de heer Flausch blijkt uit de Europese situatie dat conservatieve partijen beter zijn voor het openbaar vervoer omdat zij meer in infrastructuur investeren, terwijl socialistische partijen eerder in personen investeren en modellen ontwikkelen die erop gericht zijn geld aan de mensen te geven.

Dit politiek standpunt doet ons twijfelen aan de loyaliteit van de directeur-generaal van de MIVB ten opzichte van de regering. Is dit soort uitspraak verenigbaar met de functie van directeur van de MIVB, wetende dat het openbaar vervoersbeleid onder de controle van de gewestregering valt? Houdt dit soort functie geen verplichting tot

Mme Céline Delforge.- L'actualité récente ne le démentira pas, dans l'édition de ce 4 avril du journal espagnol El Pais figure une interview du président de l'Union internationale des transports publics (UITP) et donc, du directeur général de la STIB.

Il y déclare - je cite une traduction - : "Si l'on compare Barcelone, présentant davantage de gouvernements de gauche, avec Madrid ou Valence, qui ont été principalement gouvernés par le PP (Partido Popular)", héritier, comme on le sait, du franquisme, "l'on peut voir que les partis conservateurs investissent plus dans les infrastructures et les socialistes dans la personne, dans un modèle destiné à donner des sous aux gens. Mon sentiment est que les conservateurs sont meilleurs pour le transport public, cela apparaît dans toute l'Europe".

Au-delà de la vacuité du propos, il s'agit d'une prise

terughoudendheid in?

de position politique qui jette un légitime soupçon sur la loyauté du directeur général de la STIB à votre gouvernement. Pouvez-vous me dire si ce type de prise de position est compatible avec la fonction de directeur de la STIB, opérateur public régional de transports en commun, sachant que l'orientation politique des transports en commun est, jusqu'à nouvel ordre, une prérogative du gouvernement régional ? Ce type de fonction n'implique-t-il pas un devoir de réserve ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De heer Flausch heeft deze uitspraken gedaan in zijn hoedanigheid van voorzitter van de UITP. Als minister van de Brusselse regering oefen ik geen juridische, bestuurlijke, politieke of andere voogdij uit op de UITP, die een internationale vereniging is die een totale onafhankelijkheid geniet ten opzichte van om het even welke overheid.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les propos prêtés, dans son édition du 4 avril 2011, par le journal El Pais à M. Alain Flausch l'ont été par ce dernier en sa qualité de président de l'UITP, à l'issue d'une conférence donnée à Madrid dans le cadre d'un colloque organisé par I'EMTA (European Metropolitan Transport Authorities, association européenne des autorités de transport métropolitain).

En tant que ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, je n'exerce aucune tutelle (juridique, administrative, politique ou autre) sur I'UITP, association internationale jouissant d'une autonomie et d'une indépendance totale à l'égard de quelque autorité que ce soit.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ik sta versteld van uw antwoord! Als de heer Flausch voorzitter van de UIPT is, is dat deels te danken aan zijn functie van directeur-generaal bij de MIVB en aan het feit dat de MIVB lid is van de UIPT!*

Gisteren verscheen in de pers een soortgelijke manke politieke analyse van de interne nota's van de MIVB.

Als links een bedreiging vormt in de ogen van de MIVB, met name voor bepaalde privateringsprojecten, vraag ik mij af hoe loyaal de MIVB tegenover de regering is, die zich als progressief en links profileert.

De heer Flausch deed reeds eerder uitspraken die van een vreemde opvatting van de democratie en het vervoersbeleid getuigen.

Mme Céline Delforge.- On se paye ma tête ! En effet, si M. Flausch est à la tête de l'UITP, il me semble d'une part, que c'est un peu en raison de son poste de directeur général de la STIB, et d'autre part, que c'est par la contribution de la STIB que celle-ci est elle-même membre de l'UITP, et donc également par les impôts des citoyens, soit les votants qui, jusqu'à nouvel ordre, ont tout de même le droit de désigner un parlement qui désignera lui-même un gouvernement, le tout dans une sphère démocratique !

Je vous ai entendue, Madame la ministre, mais il apparaît malgré tout un problème de loyauté. Il ne peut vous avoir échappé, qu'hier, dans la presse, on apprenait que le même type de propos au fondement tout aussi bancal du point de vue de l'analyse politique est émis dans des notes de travail internes à la STIB.

On commence donc à se demander quelle est la loyauté de la STIB. Mais quand la gauche constitue une menace aux yeux de la STIB - ce qui est probablement le cas en ce qui concerne les projets de certains en matière de sous-traitance et de privatisation -, je me demande quelle va être la réaction de la STIB face à cette menace. Ne me dites pas que lorsque l'on identifie une menace, on la regarde arriver en se croisant les bras. Il y a donc un réel problème de loyauté et je m'étonne de votre réponse.

À moins que vous ne me disiez que le projet de gouvernement ne vous plaît pas non plus et que cela vous arrange, chose que je ne parviens même pas à imaginer !

Je ne doute évidemment pas que la récidive sera évoquée à nouveau dans ce parlement. Plus le temps avance, plus on est en droit de se poser des questions quand on songe aux déclarations précédentes de la même personne sur le monde politique qui montrent que sa conception de la démocratie et de l'élaboration des politiques de transport est problématique, et à l'inévitable influence de ces conceptions sur la loyauté de la STIB et de sa direction au gouvernement qui se veut, malgré tout, progressiste et de gauche.

De voorzitter.- Mevrouw de minister, u hebt de tijd niet meer om te antwoorden omdat mevrouw Delforge de volledige spreektijd heeft gebruikt. Dit onderwerp overstijgt het kader van een mondelinge vraag en verdient een diepgaander commissiedebat.

M. le président.- Il ne vous reste, Madame la ministre, plus le temps pour répondre car Mme Delforge a utilisé tout le temps imparti en sortant quelque peu du cadre de la question orale. Le problème mériterait un débat sérieux en commission. Il dépasse le cadre de la simple question orale et nous renvoie à une discussion que nous avons déjà eue la semaine dernière.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de werken aan het Marie-Joséplein".

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "les travaux place Marie-José".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- De problemen aan het Marie-Joséplein in Elsene zijn niet nieuw. Ik heb uw voorganger regelmatig ondervraagd over de geluidsoverlast, de trillingen die zorgen voor barsten in de gebouwen en de moeilijke toegang tot het plein.*

Uw voorganger zei dat er wel een nieuwe eindhalte gebouwd werd aan Boondaal, maar dat de tramsporen op het Marie-Joséplein niet volledig konden worden weggehaald omdat daar tijdens de spitsuren extra trams vertrekken.

In 2008 werden werken uitgevoerd aan het plein om de wissels te beveiligen.

Sinds een maand wordt er opnieuw gewerkt aan het plein, met alle onaangename gevolgen vandien voor de omwonenden. Zij klagen ook dat de MIVB hen niet gewaarschuwd heeft en zich niet verontschuldigd heeft.

Welke werken worden er uitgevoerd? Ik hoop dat ze ondertussen klaar zijn!

Waarom werden de omwonenden niet ingelicht? Kunt u dat alsnog doen? Zult u maatregelen nemen om de geluidsoverlast te beperken?

Ik hoop dat u de rust zult herstellen in deze residentiële wijk, waar de bewoners de voorbije jaren al veel ongemakken moesten ondergaan.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je souhaiterais vous informer de la situation relative aux conséquences des travaux réalisés actuellement place Marie-José à Ixelles, et avoir quelques informations complémentaires à ce sujet.

Les problèmes rencontrés à cet endroit ne sont pas nouveaux, et j'avais déjà interpellé votre prédécesseur à différentes reprises. J'avais, à l'époque, mis en exergue la situation difficile des riverains de la place Marie-José eu égard aux nombreuses nuisances sonores, aux vibrations à l'origine de fissures dans les immeubles avoisinants, sans parler des difficultés d'accès à la place dues au stationnement de ces trams.

Votre prédécesseur avait indiqué que, malgré la construction d'un nouveau terminus à Boondael, l'enlèvement total des voies de tram n'était pas envisageable car cette installation servait, en particulier aux heures de pointe, à injecter sur le réseau un service barré ainsi qu'à retourner des trams hébergés au dépôt de l'avenue de l'Hippodrome.

Selon lui, il n'était pas possible de supprimer la boucle de la place Marie-José, mais cela ne devait pas poser de problème dans la mesure où cette boucle n'était utilisée que ponctuellement aux heures de pointe.

Ainsi, en 2008, des travaux importants ont été réalisés sur la place. Il s'agissait essentiellement du placement d'équipements de sécurisation du fonctionnement des aiguillages.

Il y a un mois, des travaux avaient repris sur la place et des équipes travaillaient depuis plusieurs nuits sur ce chantier. Ces nouveaux travaux ont engendré un certain nombre de désagréments pour les riverains de ce quartier résidentiel.

Après avoir subi pendant plusieurs années des nuisances dues au bruit, à la dégradation de la chaussée ou encore à l'insécurité routière, ils doivent à nouveau endurer les conséquences générées par ces travaux. Les habitants de la place sont d'autant plus excédés qu'il n'y a eu ni avertissement, ni excuse dans le chef de la STIB.

Je souhaiterais connaître la nature des travaux réalisés à cet endroit. J'espère que ce chantier est maintenant terminé, vu que ma question date d'il y a un mois !

Par ailleurs, pourquoi ne pas avoir communiqué avec les riverains afin des les informer des travaux ? Pourriez-vous prendre une initiative en la matière ? Enfin, pourriez-vous envisager des dispositions à l'avenir pour diminuer les nuisances sonores imposées aux riverains de la place, sachant qu'il faut également y ajouter le nettoyage régulier des rails au Karcher pendant la nuit ?

Madame la ministre, nous espérons que vous aurez à cœur de restaurer davantage de tranquillité et de respect des citoyens dans ce quartier résidentiel, dont les habitants ont déjà eu à subir moult désagréments ces dernières années.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Begin april vonden er op het Marie-Joséplein drie nachten lang herstellingswerken plaats aan de bochten van de rails.*

Dit soort werken wordt uitbesteed via een bestek voor het volledige tramnet van de MIVB. De onderaannemer is daarbij verplicht om de omwonenden systematisch te waarschuwen en dat heeft hij ook gedaan.

Om de dienstverlening overdag te garanderen, moeten bepaalde onderhoudswerken 's nachts gebeuren. De MIVB doet haar best om de overlast tot een minimum te beperken.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les travaux nocturnes de début avril 2001 auxquels vous faites référence sont des travaux de rechargement des courbes de rail. Ils ont duré trois nuits.

Ce genre de travaux est sous-traité et fait l'objet d'un cahier des charges qui couvre tout le réseau des tramways de la STIB. Dans le cadre du cahier des charges, le sous-traitant privé est obligé de distribuer systématiquement des avis aux riverains, ce qu'il a fait. J'ai ici un exemplaire du document.

Afin d'assurer un service de qualité, en journée, il est indispensable d'exécuter certaines tâches pour l'entretien du réseau des tramways de nuit. La STIB est soucieuse de la qualité de vie des riverains de ses lignes et fait tout son possible pour réduire les désagréments au strict minimum.

Ces travaux sont nécessaires pour éviter des désagréments aux riverains. Ces travaux sont toujours difficiles à réaliser et nous insistons pour qu'ils soient exécutés avec le moins de bruit possible.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Verschillende omwonenden werden niet op de*

Mme Viviane Teitelbaum.- Je vous remercie pour votre réponse concernant la nature des travaux.

hoogte gebracht. Misschien moet u de onderaannemers eraan herinneren dat ze de verspreiding van folders beter moeten organiseren.

Quant au message délivré aux riverains, plusieurs personnes ne l'ont pas reçu.

Je ne conteste pas l'existence du document, mais j'émets des réserves quant à sa distribution. Il serait utile de rappeler à ces sous-traitants que la diffusion du message est importante car les riverains subissent de réelles nuisances. S'ils sont avisés, ils peuvent s'organiser.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- We moeten misschien meer aandacht besteden aan de inhoud en de verspreiding van de informatie. Misschien gingen de folders verloren tussen de reclameblaadjes.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous devrions peut-être porter davantage d'attention à la qualité des tracts distribués et à la manière dont ils le sont. Il est possible qu'ils aient été glissés dans les boîtes aux lettres et qu'ils se soient perdus parmi d'autres prospectus.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Veel gebouwen zijn overdag op slot, zodat de mensen niet gemakkelijk bereikbaar zijn.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Beaucoup de bâtiments sont fermés à clef la journée. Si l'on ne fait pas un effort pour contacter la personne qui s'occupe des immeubles ou pour atteindre les riverains à tout prix, on n'y arrive pas.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de resultaten van het onderzoek door de K.U.Leuven naar betere doorstroming van het verkeer".

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "les résultats de l'étude réalisée par la K.U.Leuven sur l'amélioration de la fluidité de la circulation".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

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

Mevrouw Carla Dejonghe.- De denktank Metaforum van de K.U.Leuven is op zoek gegaan naar manieren om de files op de Vlaamse wegen tegen te gaan, vooral door een beter gebruik van de mobiliteitsruimte en een aantal technische ingrepen. Hoewel de denktank zich voornamelijk toespitste op de mobiliteit in Vlaanderen, zijn een aantal uitgewerkte denksporen mogelijk ook interessant voor Brussel, omdat ze in stedelijke context een verschil kunnen maken.

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Le groupe de réflexion Metaforum de la K.U.Leuven a étudié des moyens de réduire les files sur les voiries flamandes, principalement via une meilleure utilisation de l'espace de mobilité et via quelques interventions techniques. Deux de leurs pistes de réflexion sont particulièrement intéressantes pour notre Région, moyennant quelques adaptations à la réalité bruxelloise.*

Ik haal er twee aan die in ons gewest tot een betere mobiliteit zouden kunnen leiden, mits ze aan de Brusselse realiteit worden aangepast.

Een eerste denkspoor is het openstellen van parkings van bedrijven. Twintig procent van alle stadsverkeer is op zoek naar een parkeerplaats. Dat veroorzaakt vertraging, vervuiling en is gevaarlijk voor zwakke weggebruikers. Volgens de onderzoekers moeten bewoners hun bewonerskaart kunnen inruilen voor een parkeerplaats in een garage.

Dit voorstel volgt de teneur van het Iris 2-plan waarbij men het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg terug gaat schroeven door een compensatie met parkeerplaatsen van de openbare weg af. Dergelijke parkeerplaatsen hebben tot gevolg dat mensen op voorhand weten waar ze hun auto kwijt kunnen, een vaste route nemen, geen nodeloze tijd verliezen, geen nodeloze kilometers rijden en de mobiliteitsstromen minder belasten.

De onderzoekers suggereren dat gemeentes plaatsen dienen op te kopen bij grote parkeergarages. Financieel lijkt me dat niet haalbaar. Er zijn evenwel andere opties waarbij we met een beloningssysteem, dat deels privaat gefinancierd kan worden, bedrijven aanzetten om hun parkeerruimte na de werkuren open te stellen. Heeft de regering in dit verband al initiatieven genomen? We willen graag oproepen om hierrond in bepaalde wijken in het gewest, waar de nood momenteel het hoogst is, proefprojecten op te zetten.

Een ander denkspoor is de installatie van 'intelligente' verkeerslichten. De denktank betoogt dat de wachttijd bij rode lichten voor files zorgt en pleit voor nieuwe detectietechnologie. Die kan bepalen op welk punt een groen licht het best kan afgebroken worden. Die technologie zou ervoor kunnen zorgen dat grotere infrastructuurwerken niet meer nodig zijn, mits de financiële inspanning kleiner is.

Mobiliteitsorganisatie Touring klaagde in een recent persbericht ook de slechte afstemming van de verkeerslichten in Brussel aan. Het principe van de groene golf wordt volgens hen uitgehold door de voorrangsregeling voor trams en bussen, die enorme files tot gevolg heeft.

La première est l'ouverture des parkings des entreprises. Vingt pour cent du trafic urbain est à la recherche d'un emplacement de stationnement, ce qui provoque retard, pollution et insécurité pour les usagers faibles. Selon les chercheurs, les habitants devraient pouvoir échanger leur carte de riverains contre un emplacement dans un parking. Cette proposition s'inscrit dans le droit fil du plan Iris 2.

Les chercheurs suggèrent également que les communes achètent des emplacements à de grands parkings. Si cette option ne me semble pas réalisable financièrement, il en est d'autres qui peuvent encourager les entreprises à ouvrir leurs parkings en dehors des heures de travail, via un système de rémunération partiellement financé par le privé. Le gouvernement a-t-il déjà pris des initiatives en ce sens ? Nous l'invitons à mettre en place des projets pilotes dans les quartiers les plus critiques.

Une autre piste concerne l'installation de feux de signalisation 'intelligents'. En effet, le groupe de réflexion démontre que le temps d'attente aux feux rouges entraîne des files et plaide en faveur de nouvelles technologies de détection, qui détermineraient le moment le plus opportun pour interrompre un feu vert.

L'organisation de mobilité Touring dénonçait quant à elle récemment la mauvaise concordance des feux de signalisation bruxellois. Selon elle, le principe de l'onde verte est mis à mal par les règles de priorité pour les trams et les bus.

Si tel est le cas, êtes-vous disposée à examiner comment mieux harmoniser les ondes vertes en vue de faciliter la circulation du trafic tant public que privé ? Avez-vous pris connaissance de l'étude de Metaforum ? Avez-vous fait étudier certaines de ses propositions au profit de la Région de Bruxelles-Capitale ? Si oui, lesquelles ?

Avez-vous déjà pris par le passé des initiatives destinées à encourager les entreprises à ouvrir leurs espaces de parking aux riverains en dehors des heures de travail ? Quand seront évaluées les ondes vertes installées à Bruxelles ? Comment peut-on améliorer la mise au point entre le système des transports en commun et celui du transport privé ?

Als dat het geval is, bent u dan bereid om te onderzoeken hoe het groenegolfsysteem beter afgestemd kan worden zodat de verkeerscirculatie in de hoofdrichting van zowel het openbaar als het personenvervoer vlotter zou verlopen?

Hebt u kennis genomen van het onderzoek van Metaforum? Hebt u bepaalde voorstellen uit het onderzoek ter uitvoering laten onderzoeken voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Zo ja, welke?

Werden er in het verleden al initiatieven genomen om bedrijven aan te sporen buiten de werkuren hun beschikbare parkeerruimte open te stellen voor buurtbewoners?

Wanneer worden de geïnstalleerde groene golven in het gewest geëvalueerd? Op welke manier kan de afstelling tussen het systeem voor het openbaar vervoer en dat van het personenvervoer verbeterd worden?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik merk op dat men had doorgegeven dat de eerste vraag over het onderzoek afgeschaft was. Ik weet niet hoe dat komt.

Het sluiten van overeenkomsten met publieke of privépersonen over de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen die hun toebehoren of die zij beheren, buiten de openingsuren van kantoren, ondernemingen en winkels, zullen deel uitmaken van de opdrachten van het Parkeeragentschap.

Dit agentschap, opgericht begin 2011, beschikt nog niet over het bevoegde personeel om die opdracht tot een goed einde te brengen. Men is er nog niet mee begonnen.

Zoals ik al bij vragen van andere collega's in deze commissie heb aangegeven, bestaan er al talrijke groene golven op het gewestwegennet. Een paar voorbeelden zijn de Wetstraat, de Belliardstraat, de Keizer Karellaan en de Middenring.

Conform de prioriteiten van het regeerakkoord wordt op de wegen waarvan ook het openbaar vervoer gebruikmaakt, voorrang gegeven aan de doorstroming van bussen en trams. Daarbij wordt ervoor gezorgd om geen onnodige files te

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- La conclusion d'accords avec des personnes privées ou publiques concernant la mise à disposition d'emplacements de stationnement leur appartenant ou gérés par eux, en dehors des heures d'ouverture, fera partie des missions de l'Agence de stationnement. Cette agence, créée début 2011, ne dispose pas encore du personnel compétent pour mener à bien cette mission.*

De nombreuses ondes vertes sont présentes sur le réseau routier régional. Conformément aux priorités de l'accord de gouvernement, la circulation des bus et des trams est prioritaire, tout en veillant à ne pas créer de files inutiles pour le trafic privé, qui pourraient in fine gêner la circulation des transports publics.

Après la programmation initiale, le fonctionnement est évalué au moyen d'observations et des temps de passage des bus et des trams, ce qui nous permet d'apporter des modifications en cas de besoin.

veroorzaken voor het privévervoer, omdat dit uiteindelijk ook het openbaar vervoer zou kunnen hinderen.

Na de initiële programmering wordt de werking geëvalueerd via observaties en via de doorrijtijden van bussen en trams. Dat laat toe desnoods bij te sturen.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik had graag meer informatie gekregen over de evaluatie van de groene golven. Er blijken toch wel wat problemen rond te zijn.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Een andere vraag kan misschien specifieker op bepaalde elementen ingaan.

- Het incident is gesloten.

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- J'aurais aimé en savoir davantage sur l'évaluation des ondes vertes.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Une autre question pourrait aborder certains éléments plus spécifiques.*

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de voltooiing van de bouwplaats Louiza".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).- Tijdens een radio-interview zei u dat meer dan 95% van de werven in het Brussels Gewest goed verloopt. U beweert dus dat ze bijna allemaal op tijd worden voltooid.*

Er zijn echter voorbeelden zat van werven die vertraging oplopen. Neem bijvoorbeeld de renovatie van de Leopold II-tunnel, die niet op tijd klaar geraakt.

Aan de Louizatunnel wordt al maanden gewerkt, en het einde is nog niet in zicht. Aan de ingang van de

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'achèvement du chantier Louise".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Au cours d'une interview sur une chaîne de radio ce 18 avril, vous avez annoncé : "Plus de 95 % des chantiers en Région de Bruxelles-Capitale vont bien". Si l'interprétation de vos propos est correcte, il faut en déduire que près de 100% des chantiers ouverts dans la Région de Bruxelles-Capitale se déroulent dans les temps initialement prévus.

Voici, à première vue, une nouvelle rassurante, mais vous me permettrez de m'interroger sérieusement sur la pertinence de cette information.

tunnel op het Poelaertplein ligt de werf al maanden stil. De tunnel ligt er onafgewerkt bij. Dat is niet goed voor het imago van het Brussels Gewest. Ik deel uw optimisme bijgevolg niet. Hoe verklaart u dat de werf zo lang aansleept?

Welke maatregelen neemt u om ervoor te zorgen dat werven niet aan hun lot worden overgelaten?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Soyez rassurée, je ne reviendrai pas sur les épisodes malheureux du chantier du boulevard du Souverain où les quelque 2,5 kilomètres de prolongement de la ligne 94 n'ont pas vu l'achèvement du chantier au moment de la mise en service du nouveau tronçon de la ligne.
Je pousserai la curiosité en évoquant les tunnels de la Petite ceinture qui semblent être peu choyés dans les travaux de rénovation.

Le tunnel Léopold II semble connaître un allongement dans le délai de rénovation, alors qu'en son temps, mon collègue Philippe Pivin avait attiré l'attention sur les dangers que peut représenter le mauvais état des installations.

C'est encore du côté du tunnel Louise que la situation reste désespérément sans évolution. Il y a plusieurs mois déjà que les parois centrales du tunnel Louise ont été retirées en vue de leur remplacement qui semble rester problématique.

À l'extrémité de ce tunnel donnant sur la place Poelaert, des travaux d'aménagement ont été entamés et voilà aussi plusieurs mois qu'ils ont été arrêtés et que plus rien ne bouge.

Bref, le tunnel Louise offre sur toute sa longueur un spectacle désolant d'inachèvement qui donne une piètre image du soin apporté par la Région à la réalisation des chantiers.

En conclusion, vous comprendrez que je sois assez réservé sur l'optimisme que vous dégagez quant au bon déroulement des chantiers qui dépasserait, selon vous, la barre des 95%.

Comment expliquer que le chantier du tunnel Louise soit arrêté et connaisse un délai d'exécution dépassant une année ?

Qu'avez-vous entrepris pour qu'aucun chantier ne soit laissé à l'abandon après le début de son exécution ?

Je ne vais évidemment pas revenir sur les chantiers à problèmes et les situations chaotiques que je m'apprêtais à citer, semble-t-il de façon excessive.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Mijnheer Van Goidsenhoven, ik geloof dat u de Stefaniatunnel bedoelt in plaats van de Louizatunnel.*

Er wordt op twee plaatsen gewerkt in de Stefaniatunnel. De ingang van de tunnel op het Poelaertplein wordt aangepakt en de panelen die de rijrichtingen van elkaar scheiden, worden vervangen.

De werken aan de ingang van de tunnel zijn helemaal niet stilgelegd. Bij dergelijke werven word je echter altijd met wachttijden geconfronteerd. Zo moeten er betonnen afwerkingselementen op maat worden gefabriceerd. Dat vergt al snel zes tot acht weken tijd.

Het werk in de Stefaniatunnel loopt ook vertraging op omdat het aanbrengen van bekleding, verlichting enzovoort veel tijd vraagt. We hebben bijvoorbeeld een uitgebreide studie laten uitvoeren om minder maar complexere verlichting te plaatsen, om het elektriciteitsverbruik te beperken.

Door de stijgende vraag naar aluminium op de wereldmarkt moeten we bovendien tot juni wachten voordat bepaalde profielen worden geleverd.

De panelen in het midden van de tunnel werden in december 2008 zo snel mogelijk verwijderd om het verkeer niet te hinderen. Aangezien er destijds nog geen geld was begroot om ze te vervangen, werd de studie over de plaatsing van nieuwe panelen pas in de herfst van 2010 aangevat.

Eind mei wordt de brandveiligheid van de nieuwe panelen getest. Als de resultaten goed zijn en er genoeg geld is, kunnen we er nieuwe bestellen. In dat geval worden ze in de herfst gefabriceerd en eind 2011 of begin 2012 geplaatst.

Kortom, het is niet mogelijk om de duur van de werf in te korten.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je crois, M. Van Goidsenhoven, que vous voulez parler dans votre question du tunnel Stéphanie, et non du tunnel Louise.

Le tunnel Stéphanie fait l'objet de deux chantiers distincts : la rénovation des trémies côté Poelaert, et le remplacement du voile central entre les deux sens de circulation.

La rénovation des trémies n'est aucunement arrêtée. Une période d'inactivité se présente toujours en cours de chantier dans le cadre de ces rénovations, comme on l'a vu par exemple avec les tronçons Arts-Loi, Madou ou Tervueren, entre le bétonnage des murets de sécurité et la pose des panneaux de parachèvement. En effet, ces panneaux sont fabriqués sur mesure, sur la base du relevé topographique qui est réalisé après le bétonnage. Le délai de fabrication de ces panneaux, hors périodes de production intensive, varie de six à huit semaines.

Dans le cas du tunnel Stéphanie, ce délai est encore allongé vu la complexité des habillages (corniches d'habillage des poutres de rive, panneaux d'habillage des encorbellements d'un type différent et moins cher que ceux utilisés pour l'habillage des murs) et de l'éclairage, qui a fait l'objet d'une étude complète afin d'optimiser leur "life cycle cost". Nous prévoyons la mise en place d'éclairages moins nombreux et plus sophistiqués permettant un niveau d'éclairage correct pour un coût de consommation électrique moins élevé.

Enfin, les délais de production ont augmenté suite à une importante demande sur le marché de l'aluminium en 2010. La pose des profilés de support débutera dans le courant du mois de juin.

Ensuite, le voile central a été démonté en urgence en décembre 2008 afin de maintenir le tunnel ouvert à la circulation. Aucun engagement budgétaire n'étant à l'époque prévu pour son remplacement, l'étude des nouveaux types de panneaux requis pour assurer l'isolation radioélectrique entre les deux sens de circulation n'a été relancée qu'à l'automne 2010.

Les essais de résistance au feu des panneaux sont prévus à la fin du mois de mai. Si ces résultats sont positifs et si la situation budgétaire permet de les commander, la fabrication débutera à l'automne et

la pose, à la fin de l'année ou au début de l'année prochaine, en fonction des délais de production.

Enfin, l'urgence des démontages de panneaux et le phasage des études et de l'exécution de la pose des nouveaux panneaux ne permettent pas de raccourcir le délai global de ce type de chantier.

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

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).- U zult het met me eens zijn dat een uitstel van meer dan een jaar problematisch is.*

Ik kan begrijpen dat de levering van bepaalde materialen soms later gebeurt dan gepland, maar een vertraging van meer dan een jaar gaat toch te ver.

Welke maatregelen neemt u om zulke problemen in de toekomst te vermijden?

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Vous conviendrez de ce qu'un retard de l'ordre d'une année est problématique. Je n'ai pas identifié, dans vos réponses, les mesures que vous auriez entreprises pour éviter que de pareils retards se reproduisent dans ce chantier ou dans d'autres.

Je peux convenir de l'évolution des prix de l'aluminium ou d'impondérables dans les délais de livraison, mais ces retards prennent une proportion préoccupante.

Quelles sont concrètement les mesures prises actuellement pour éviter ce genre de difficultés pour ce chantier mais aussi pour les chantiers futurs ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De renovatie van een tunnel duurt nu eenmaal lang. In het geval van de Stefaniatunnel hebben we eerst de panelen verwijderd omdat die de veiligheid in het gedrang brachten. Er was geen geld begroot voor de renovatie van de tunnel, waardoor alles vertraging oploopt.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour un tunnel programmé, les délais sont longs étant donné la nature des travaux. Dans le cas du tunnel Stéphanie, on a également dû agir dans l'urgence et enlever les panneaux qui représentaient un danger. Nous n'avions pas prévu la rénovation de ce tunnel et le manque de moyens budgétaires influe directement sur les délais qui sont au départ déjà importants.

Ces travaux ne sont pas sortis de nos préoccupations, mais nous devons gérer les urgences en fonction des budgets disponibles.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de aanpassing van buslijn 53 om het UZ in Jette beter te ontsluiten".

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

De heer Jef Van Damme.- Het UZ in Jette is moeilijk bereikbaar. Er is nood aan een verbinding met het station, een sneltram en een op- en afrit aan de autosnelweg. De rector van de VUB en het personeel en de vakbonden van het UZ zijn al lange tijd vragende partij.

In het regeerakkoord zakte het UZ Jette echter naar de zevende plaats op de prioriteitenlijst van openbare werken. Het project voor een sneltram is zelfs helemaal verdwenen. In september 2010 kondigde u aan dat het traject van buslijn 53 gewijzigd zou worden en dat de frequentie verhoogd zou worden om een verbinding te creëren tussen het UZ en het station van Jette. Deze oplossing is goedkoper dan een pendeldienst voor het personeel en kan ook van nut zijn voor bezoekers en patiënten.

Vorig jaar kondigde u een studie daarover aan, die zou worden uitgevoerd door de MIVB met het oog op de gevolgen voor de bewoners. Ook de financiering zou niet rond zijn.

Samengevat is tramlijn 9 op de lange baan geschoven en is voor een verbetering van buslijn 53 de financiering niet rond. Het personeel van het UZ in Jette blijft in de kou staan.

Wat is de planning voor de aanleg van een sneltram? Hebt u een vergunning aangevraagd voor de aanleg van tramlijn 9? Wat zijn de resultaten van de studie? Welke initiatieven hebt u genomen om buslijn 53 aan te passen zoals aangekondigd?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De aanvraag voor het bekomen van de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van het eerste deel van de tramlijn 9 tussen Simonis en

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

concernant "la modification d'itinéraire de la ligne de bus 53 afin de mieux désenclaver l'UZ à Jette".

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- Le recteur de la VUB, le personnel et les syndicats de l'UZ Jette demandent depuis des années une meilleure liaison du site avec la gare de Jette, une ligne de tram rapide et une bretelle d'autoroute.*

Or, l'UZ Jette échoue en septième position sur la liste des chantiers publics prioritaires de l'accord de gouvernement.

Vous annonciez en septembre 2010 que le trajet de la ligne de bus 53 serait modifié afin de relier l'UZ à la gare de Jette et que la STIB allait réaliser une étude sur les incidences de ce projet pour les riverains.

Aujourd'hui, il n'est plus question d'une ligne de tram 9 et le financement d'une ligne de bus 53 améliorée semble compromis.

Quelles sont les prévisions pour l'aménagement de la ligne de tram rapide ? Une demande de permis d'urbanisme a-t-elle été introduite ? Quels sont les résultats de l'étude de la STIB ? Quelles initiatives avez-vous prises pour concrétiser votre engagement à modifier l'itinéraire de la ligne de bus 53 ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- La demande de permis d'urbanisme pour l'aménagement du premier tronçon de la ligne 9 sera, en principe, encore introduite cet été.*

de Dikke Beuklaan zal in principe nog deze zomer ingediend worden.

De studie gebeurde in overleg tussen de MIVB en de diensten van het UZ Brussel om zo de behoeften van het ziekenhuis goed in kaart te brengen. Ik heb een concreet voorstel voorgelegd aan alle betrokken partijen op basis van een gedeelde financiering, maar heb tot op heden geen reactie van hen ontvangen.

Het zou gaan om een verlenging van de bestaande lijn, waardoor er geen nadelige gevolgen zouden zijn voor de bewoners van Jette.

Gezien de levering van nieuwe bussen zijn er voldoende voertuigen beschikbaar om dit plan uit te voeren. Natuurlijk moet ik wel een antwoord hebben van de betrokken partijen.

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

De heer Jef Van Damme.- Wat was uw concreet voorstel en welke partijen bedoelt u?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Wat betreft de financiering ging het om een drie derden. Er was een voorstel van minister Pascal Smet in de begroting Brussel van de Vlaamse Gemeenschap.

De heer Jef Van Damme.- Dat was voor een pendelbus. U zegt eigenlijk dat een Vlaamse minister de reguliere werking van de MIVB moet gaan subsidiëren. Dat is toch een beetje absurd.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- We hebben dat willen combineren op een wijze die ook voor de MIVB betaalbaar was. Uiteraard mocht er geen enkel nadeel zijn voor de bewoners van Jette. Bij het aanpassen van de lijn werd er dan ook met hen rekening gehouden.

De heer Jef Van Damme.- U stelt dus dat er na zes maanden nog altijd geen evolutie waarneembaar is in het dossier.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON

La STIB a mené une étude en vue d'une meilleure desserte entre l'UZ Bruxelles et la gare de Jette, en concertation avec les services de l'UZ Bruxelles. J'ai présenté une proposition concrète à l'ensemble des parties sur la base d'un financement partagé, mais je n'ai pas encore reçu de réaction de leur part.

Il s'agirait d'un prolongement de la ligne existante, ce qui n'entraînerait pas d'effets négatifs pour les habitants de Jette.

Vu la livraison de nouveaux bus, la STIB dispose de suffisamment de véhicules pour réaliser ce projet.

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- En quoi consistait votre proposition concrète et quelles parties cela concernait-il ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Il s'agissait d'un financement en trois tiers, sur la proposition du ministre Pascal Smet.*

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- Ce budget était destiné à une navette de bus. N'est-il pas absurde qu'un budget flamand supporte le fonctionnement régulier de la STIB ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Le projet devait rester abordable pour la STIB et n'entraîner aucun désagrément pour les habitants.*

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- Il n'y a donc toujours pas d'évolution perceptible dans ce dossier.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME SOPHIE BROUHON

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

betreffende "de gevolgen van de werken in de Brouwerijstraat voor de omliggende woningen".

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon.- Begin 2011 gingen de werken in de Brouwerijstraat van start. In februari boorde Vivaqua in het hoge gedeelte van de straat een mangat om toegang te krijgen tot de leidingen. Het gat werd met een grote hydraulische drilboor in het wegdek gemaakt. De techniek werd gebruikt omdat er op die plaats een dikke betonplaat onder het wegdek ligt.

De huizen in de Brouwerijstraat zijn erg kwetsbaar voor zware trillingen omdat ze op een verhoging of talud zijn gebouwd. In een volgende fase zullen ook de tramrails worden vervangen. Als dan dezelfde techniek zal worden gebruikt om de betonplaat te doorboren, is er een groot risico dat er barsten in de huizen zullen ontstaan.

Bij de start van de werken werd een beschrijving van de gevels opgesteld, maar niet van de binnenzijde van de huizen. Dat kan leiden tot juridische problemen indien men schade wil bewijzen.

Hebt u de gebruikte techniek om gaten in het wegdek te boren geëvalueerd, rekening houdende met mogelijke schade aan de huizen? Zal de MIVB dezelfde techniek gebruiken om de tramrails te vervangen? Hebt u alternatieven overwogen?

Hebt u een tegensprekelijke plaatsbeschrijving van de volledige huizen laten opstellen, in plaats van enkel rekening te houden met de gevels? Dat moet de bewoners de mogelijkheid geven om eventuele schade te kunnen bewijzen.

Sommige fasen van de werken zijn voltooid of liggen voorlopig stil. Het wegdek ligt nochtans nog open. Werd er iemand aangesteld als verantwoordelijke voor de veiligheid op de werf? Is die persoon ter plekke aanwezig?

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

concernant "les conséquences pour les habitations environnantes des travaux exécutés rue de la Brasserie".

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

Mme Sophie Brouhon *(en néerlandais).- Vivaqua a entamé début 2011 des travaux rue de la Brasserie, qui consistent à forer à travers la plaque de béton pour accéder aux canalisations.*

Des travaux de remplacement des rails de tram doivent également avoir lieu ultérieurement dans cette rue. Si la même technique de forage est utilisée, le risque de fissures dans les habitations environnantes est très important.

Un état des lieux des façades a été réalisé avant l'entame des travaux, mais pas un état des lieux de l'intérieur des habitations, ce qui risque de causer des problèmes juridiques en cas de dégâts constatés.

Avez-vous procédé à une évaluation de la technique utilisée, compte tenu du risque de dégâts aux habitations ? La STIB utilisera-t-elle la même technique pour le remplacement des rails de tram ? Une alternative a-t-elle été envisagée ?

Avez-vous fait réaliser un état des lieux contradictoire des maisons dans leur totalité, plutôt que de prendre uniquement les façades en considération ?

Les travaux sont provisoirement interrompus pour l'instant, mais les trous de forage sont béants. Un responsable de la sécurité sur le chantier a-t-il été désigné ? Celui-ci est-il présent sur place ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Vivaqua heeft door haar ondernemer SODRAEP een plaatsbeschrijving van de gevels laten opstellen. De plaatsbeschrijvingen werden overgemaakt aan de eigenaars van de gebouwen. Tegenstrijdige plaatsbeschrijvingen van de gebouwen met huisnummers 34 en 108 werden door Vivaqua opgesteld en betaald, rekening houdende met de uithollingen die aan de onderkant van de huizen moesten worden uitgevoerd.

Wat de vernieuwing van de tramsporen betreft, laat de MIVB weten dat het gebruik van drilboren absoluut noodzakelijk is om tramsporen te verwijderen. Met die techniek kan snel en efficiënt worden gewerkt en wordt de onvermijdelijke hinder voor buurtbewoners zoveel mogelijk beperkt. Elk ander alternatief zou er enkel toe leiden dat de werken en bijgevolg de overlast langer duren.

De vervanging van de tramsporen wordt gespreid over vier weekends in juli en augustus. Tijdens elk weekend zal de MIVB 220 meter enkelspoor verwijderen. Dat zal hinder met zich meebrengen, maar de MIVB neemt alle voorzorgen die gebruikelijk zijn bij zulke werven. Eind augustus moeten de werken klaar zijn, waarna de boordstenen in september kunnen worden geplaatst.

De MIVB zal trouwens de aanbevelingen volgen die voortvloeiden uit de voorstudie voor deze werf. De nieuwe sporen worden dermate geplaatst dat ze nadien zo weinig mogelijk geluid en trillingen veroorzaken. De sporen worden geplaatst in balken of omhuld met rubber en op hun beurt geplaatst op antitrillingstapijten die tot aan de boordstenen lopen.

De advocaat van Mobiel Brussel bevestigt het ontbreken van de verplichting om een plaatsbeschrijving op te maken, maar kan niet uitsluiten dat een magistraat later het verwijt maakt dat hij niet als een 'goede huisvader' heeft gehandeld door het niet opmaken van plaatsbeschrijvingen. Hij stelt nog vast dat er geen juridische verplichting bestaat tot het beantwoorden van alle interpellaties van de buurtbewoners.

(Rumoer)

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Vivaqua a réalisé un état des lieux des façades, par l'intermédiaire de son entrepreneur Sodraep. Les résultats ont été envoyés aux propriétaires des immeubles. Des états des lieux contradictoires des immeubles n° 34 et 108 ont été réalisés et payés par Vivaqua, compte tenu des excavations qui devaient être réalisées à leur pied.*

L'utilisation de marteaux-piqueurs est inévitable pour le remplacement des rails de tram. Cette technique permet de travailler rapidement et efficacement et de limiter au maximum les désagréments inévitables pour les riverains.

Ces travaux seront répartis sur quatre week-ends, en juillet et août. La STIB prendra toutes les précautions d'usage pour ce genre de chantiers.

La STIB suivra les recommandations découlant de l'étude préparatoire de ce chantier. Les nouveaux rails seront placés de manière à occasionner le moins de bruit et de vibrations possible.

L'avocat de Bruxelles Mobilité confirme l'absence d'obligation de procéder à un état des lieux, mais ne peut exclure qu'un magistrat reproche ultérieurement de ne pas avoir agi en 'bon père de famille' en ne faisant pas établir des états des lieux. Il précise encore qu'aucune obligation n'existe au plan juridique de répondre à toutes les interpellations des riverains.

(Rumeurs)

La tenue de gros travaux impliquant des excavations profondes, un abaissement du niveau de la nappe aquifère, le placement d'énormes poutres, etc. occasionne souvent l'élaboration d'états des lieux détaillés des immeubles attenants. Pour les travaux de surface, il n'est pas habituel de procéder à de tels états des lieux. Chaque propriétaire qui l'estime nécessaire peut évidemment faire exécuter un état des lieux à sa charge. En cas de dommage, il doit prouver un lien de causalité avec les travaux de voirie.

L'entreprise qui sera chargée par Bruxelles Mobilité de réaliser les travaux de voirie et celle

Uitgebreide plaatsbeschrijvingen van belendende gebouwen vinden meestal plaats ter gelegenheid van grote werken met diepe uitgravingen, verlaging van het grondwaterpeil, keien van palen enzovoort. Voor werken aan de oppervlakte, zoals wegenwerken, is het niet gebruikelijk om dergelijke plaatsbeschrijvingen uit te laten voeren. Elke eigenaar die dat nodig acht, kan natuurlijk op eigen kosten een plaatsbeschrijving laten uitvoeren. Bij schade dient hij een oorzakelijk verband met de wegenwerken aan te tonen.

Aan het bedrijf dat door Mobiel Brussel belast zal worden met het uitvoeren van de wegenwerken en dat de MIVB zal aanduiden voor het plaatsen van de sporen, zal waarschijnlijk gevraagd worden om plaatsbeschrijvingen van de gevels op te maken. De maatschappij waarmee een verzekering "alle bouwwerfrisico's" afgesloten zal worden, zal ervoor zorgen dat de noodzakelijke plaatsbeschrijvingen worden opgelegd.

De directie Projecten en werken inzake weginrichtingen heeft de maatschappij SNBK belast met de opdracht van veiligheids- en gezondheidscoördinator. Die is verantwoordelijk voor alle ingrepen van alle bedrijven die door de verschillende opdrachtgevers in het kader van dit project belast worden met werken. Dat moet in een conventie worden bevestigd. Elke aanwezige opdrachtgever heeft een contract afgesloten met een eigen coördinator en meldt dat hij bereid is deze conventie te ondertekenen.

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon *(in het Frans).- Ik heb begrepen dat enkel de buitenkant van de huizen wordt onderzocht. De MIVB hanteert dezelfde techniek als Vivaqua, die vooral bedoeld is om de duur van de werkzaamheden in te korten en niet om het aantal schadegevallen te beperken.*

Ik vind dat zeer verontrustend, des te meer omdat de MIVB reeds in een proces verwikkeld is en via minnelijke schikking een al te hoge schadevergoeding probeert te vermijden. Mijns inziens moeten de werken oog hebben voor de stabiliteit van de gebouwen.

Ik dring erop aan dat men de impact van de techniek onderzoekt, voordat men de rails vervangt.

qui sera désignée par la STIB pour la pose des voies seront sans doute amenées à établir des états des lieux des façades. La compagnie avec laquelle une assurance "tous risques chantiers" sera conclue veillera à imposer les états des lieux qu'elle juge utiles.

La Direction projets et travaux d'aménagement des voiries a chargé la société SNBK de la mission de coordinateur sécurité - santé en charge de l'ensemble des interventions de toutes les entreprises chargées de travaux par les différents maîtres d'ouvrage dans le contexte de ce projet. Cela doit être confirmé dans une convention.

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

Mme Sophie Brouhon.- Sans revenir sur l'incident, votre réponse est assez inquiétante. J'entends bien qu'il n'y aura que des évaluations sur l'extérieur et non pas sur l'intérieur des maisons, ce qui générera énormément de discussions.

La STIB fera appel aux mêmes techniques que celles qui ont été utilisées par Vivaqua et qui ont déjà généré des problèmes dans les maisons qui se situent en haut des talus. Vous n'envisagez pas d'utiliser une autre technique que celle destinée à réduire la durée des travaux dans le temps, et non pas à réduire les dommages ou la quantité des dommages qu'ils pourraient créer.

Je trouve cela particulièrement inquiétant. La STIB

est déjà en procès et en tentative d'arrangement à l'amiable pour éviter de payer des compensations énormes suite aux travaux qu'elle avait faits dans la rue et aux dommages que ces travaux avaient occasionnés dans les maisons aux alentours.

Elle va se retrouver à nouveau exposée pour toutes les maisons de la rue aux conséquences de travaux qu'on aurait peut-être pu prévoir autrement et envisager d'une manière un peu plus stable géographiquement et architecturalement.

Je vous invite à faire une étude de l'impact de la technique qui a déjà été utilisée dans la rue avant de faire remplacer les rails cet été.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik herhaal dat het voor werken aan de oppervlakte niet gebruikelijk is om dergelijke plaatsbeschrijvingen te laten uitvoeren. De eigenaar kan zelf een plaatsbeschrijving laten uitvoeren. De werken worden wel verzekerd en alle bouwwerfrisico's zijn verzekerd.

Er wordt wel degelijk een inspanning geleverd opdat de betrokken bedrijven alle voorzorgen zouden nemen en risico's door verzekeringsmaatschappijen laten dekken. Dat komt de omwonenden natuurlijk ook ten goede.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Je répète qu'il n'existe pas d'obligation de procéder à un état des lieux, mais qu'une assurance couvrant tous les risques du chantier a été conclue. Les entreprises concernées prendront toutes les précautions d'usage.*

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

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

Mevrouw Sophie Brouhon *(in het Frans).- Volgens Mobiel Brussel kan de expertise, aangezien die niet tegensprekelijk is, niet dienen om te controleren of te bevestigen of de aangebrachte schade het gevolg is van de werken. Op die manier ontloopt de dienst elke verantwoordelijkheid. Uw antwoord is bijgevolg niet correct.*

Mme Sophie Brouhon.- Je vous invite à vous renseigner auprès de l'équipe de Bruxelles Mobilité qui, quand elle est interrogée par les habitants sur les dommages occasionnés par les travaux, répond que, puisque l'expertise est unilatérale et non pas contradictoire, elle n'a aucune valeur pour vérifier ou attester que les dommages sont la conséquence des travaux de Bruxelles Mobilité.

Bruxelles Mobilité se décharge ainsi de toute responsabilité. Si l'expertise n'est pas contradictoire, Bruxelles Mobilité la refuse dès le départ comme élément de contestation. Votre réponse n'est donc pas exacte.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de evolutie, de indeling, de data en de identificatie van de gewestwegen".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Brusselaars die een probleem in verband met het onderhoud van een weg, de netheid of de verlichting wensen aan te kaarten, worden wel eens van het kastje naar de muur gestuurd, omdat ze niet altijd weten of het om een gewest- of een gemeenteweg gaat. Hoewel er informatie terug te vinden is op gemeentelijke of gewestelijke websites, is die vaak moeilijk toegankelijk, niet recent, onvolledig en niet exact.*

Het zou interessant zijn om op de website http://www.openbareruimtebrussel.irisnet.be/ niet alleen alle geprogrammeerde Brusselse werven te kunnen vinden, maar ook een lijst met de gewestwegen.

De bestaande indeling in gewest- en gemeentewegen doet vragen rijzen. Misschien moeten sommige gemeentewegen worden ingedeeld bij de gewestwegen en vice versa. Bovendien zijn er bovengemeentelijke wegen, waarvoor er een onderhoudscontract met Net Brussel is gesloten.

Omdat de Brusselaars de verantwoordelijkheid steevast bij de gemeente leggen, terwijl die niet altijd kan optreden, groeit het wantrouwen tegenover de overheid.

Op basis van welke criteria worden wegen als gewestweg ingedeeld? Zijn er al wegen uit de lijst geschrapt of toegevoegd? Volgens welke procedure en op wiens initiatief? Wordt er over eventuele wijzigingen voorafgaandelijk overleg gepleegd met de betrokken gemeente? Zo ja, in welke vorm gebeurt dat en op basis van welke planning?

Wordt de classificatie van de wegen permanent dan wel ad hoc geëvalueerd? Er moet gecontroleerd worden of de keuze van het type weg pertinent en

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

concernant "l'évolution, le classement, l'information et l'identification des voiries régionales".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Une des difficultés régulièrement rencontrées par les Bruxellois a trait à la distinction entre voiries régionales et voiries communales. S'il existe une liste répertoriant l'ensemble des voiries régionales, sa connaissance par le grand public n'est pas évidente.

Les Bruxellois qui rencontreraient un problème d'entretien de voirie, de propreté, ou d'éclairage notamment, n'ont pas toujours conscience du caractère régional ou communal de l'artère concernée et risquent parfois d'être envoyés d'un service à l'autre, avant d'obtenir l'information adéquate.

Il est souvent délicat d'avoir la certitude du caractère communal ou non d'une voirie. Peu ou pas d'indications sur ces voiries en définissent l'appartenance à l'une ou l'autre catégorie.

Certaines informations sont néanmoins disponibles sur les sites internet de certaines communes ou sur des sites régionaux, mais l'information est loin d'être facilement accessible, récente, complète ou exacte.

Le site www.voiries.irisnet.be proposait, il y a quelques années, une liste des voiries régionales. À ce jour, cette adresse est redirigée vers le site www.bruxellesespacespublics.irisnet.be. Ce site est très intéressant car il permet de prendre connaissance des différents chantiers programmés à Bruxelles et d'en voir l'évolution. Il est cependant regrettable qu'il ne renseigne pas ou plus la liste mise à jour de l'ensemble des voiries régionales. Vu l'attrait potentiel de ce site pour le public bruxellois, il devrait davantage être mis en valeur.

On peut aussi se poser la question de l'opportunité de la classification actuelle. S'il paraît évident que

efficiënt is. Daarnaast zou een ambtenaar moeten worden aangesteld voor de coördinatie tussen de gemeenten en het gewest bij het beheer en het onderhoud van de gewestwegen.

Wat is de stand van zaken voor de bovengemeentelijke wegen?

Zult u ervoor zorgen dat de algemene informatie eenvoudig en gemakkelijk toegankelijk is voor het grote publiek? Waarom de gewestwegen niet herkenbaar maken door borden langs de weg aan te brengen?

Denkt u eraan om op http://www.openbareruimtebrussel.irisnet.be/ de lijst met de gewestwegen te publiceren, samen met inlichtingen over de bevoegde diensten?

Overweegt u steun aan de gemeenten die gewestwegen via hun website kenbaar maken?

le boulevard Reyers, l'avenue de la Toison d'Or, la rue de la Loi ou encore la chaussée de Waterloo sont des voiries régionales, il y a parfois lieu de s'interroger sur les critères qui ont motivé tel ou tel choix, comme, par exemple, la rue des Cygnes à Ixelles. Dès lors, certaines voiries devraient peut-être faire l'objet d'un reclassement de voirie régionale en voirie communale, ou vice versa.

Pour ne rien simplifier, certaines voiries jouissent d'un caractère supracommunal : il s'agit de voiries à statut communal mais pour lesquelles existe un contrat d'entretien avec Bruxelles-Propreté. Ici aussi, leur statut et leur identification ne sont pas très clairs pour les Bruxellois.

Il nous paraît important que chacun sache bien qui est chargé de quoi, qui doit faire quoi et surtout qui est responsable de quoi. Car dans l'esprit de nombre de concitoyens, c'est toujours la commune qui est responsable, alors qu'elle ne l'est parfois absolument pas et se trouve dans l'incapacité de répondre aux problèmes rencontrés par les habitants. Cette situation engendre le risque d'une méfiance du citoyen envers l'autorité publique, ce qui est toujours regrettable en démocratie.

Sur la base de quels critères la liste des voiries régionales a-t-elle évolué ? Depuis la création des premières voiries régionales, combien ont été ajoutées ou retirées ? Selon quel processus ?

De nouvelles voiries vont-elles bientôt voir leur statut changer ? Si oui, lesquelles ? À l'initiative de qui et pour quels motifs ?

De manière générale, une concertation a-t-elle lieu avec les communes avant de décider d'un changement ? Sous quelle forme et selon quel agenda ?

Une évaluation ponctuelle ou continue de cette classification a-t-elle déjà eu lieu ou est-elle prévue ? Il me semble, en effet, qu'il est nécessaire de vérifier la pertinence et l'efficacité concrète du choix des artères concernées. Il serait peut-être également intéressant de désigner, au sein de l'administration, une personne qui assure l'appui et la coordination permanents entre les communes et la Région pour la gestion et l'entretien des voiries régionales. Et qu'en est-il pour les voiries supracommunales ?

Est-il envisageable de placer des panneaux ou des signes distinctifs le long de voiries régionales afin de les identifier, à la manière de ce qui a été fait pour les axes rouges ? Pourriez-vous prendre des initiatives pour que l'information globale au grand public soit plus simple et plus accessible ?

Pourriez-vous mettre en place un site internet spécifiquement dédié à cela, qui listerait l'ensemble des voiries régionales ainsi que quelques informations pratiques sur les services compétents, les renseignements utiles, etc. ?

Cela pourrait aussi se trouver sur le site www.bruxellesespacespublics.irisnet.be. Ce site serait ainsi étoffé et mieux connu du grand public.

Afin de mieux faire circuler l'information dans les communes, une aide peut-elle être envisagée pour soutenir les initiatives prises par certaines communes afin d'identifier les voiries régionales, notamment via leur site internet ?

De voorzitter.- U hebt een aantal vragen gesteld, die het Bureau had geschrapt.

M. le président.- Je signale que vous avez posé un certain nombre de questions qui avaient été retirées par le Bureau. Les cinq dernières l'avaient été.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Dat wist ik niet.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Je ne le savais pas.

De voorzitter.- De minister hoeft daar niet op te antwoorden.

M. le président.- En tout cas, Mme la ministre n'est pas tenue d'y répondre.

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

La parole est à Mme Grouwels.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Tot 1998 bestond het 243 km lange Brusselse wegennet uit federale en provinciale wegen. Omwille van een coherent beleid inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening was een rationalisering nodig.*

Op 9 juli 1998 heeft de Brusselse regering een project ondertekend dat in overleg met de negentien gemeenten tot stand kwam. Ze heeft een aantal gemeentewegen overgeheveld naar het Brussels Gewest en vice versa voor een aantal gewestwegen.

De wegen worden in eerste instantie ingedeeld op basis van de de criteria uit het Gewestelijk Ontwikkelingsplan. Volgens dat document is een

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Jusqu'en 1998, le réseau des voiries régionales, d'une longueur de 243 km, était composé de voiries héritées de l'État fédéral et de la province du Brabant. Il est apparu indispensable de rationaliser ce réseau afin d'être en mesure de mener une politique cohérente en matière de mobilité et d'aménagement de l'espace public.

Le 9 juillet 1998, le gouvernement bruxellois a approuvé le projet d'échange de voiries entre la Région et les communes. Ce projet, initié en 1997 en concertation avec les 19 communes, a visé une série de voiries communales d'une longueur de 70 km à transférer à la Région et une série de 7 km de voiries régionales à transférer aux communes.

gewestelijke rol weggelegd voor autosnelwegen, hoofdstedelijke wegen en hoofdwegen. Het tweede criterium is de mobiliteit en dus het belang van de verkeersdoorstroming. Ten derde baseert men zich op het belang van het openbaar vervoer. Het ligt voor de hand dat wegen met veel openbaar vervoer bij het gewestelijk wegennet worden ingedeeld. Tot slot houdt men nog rekening met de coherentie op het vlak van de openbare ruimte en van het beleid.

Deze aanpassingen werden voltooid in 2001. Sindsdien werd nogmaals 4 km wegen naar het gewest overgeheveld. Er wordt dus permanent geëvalueerd. Onder meer de Kasteellaan, de Barastraat, de Argonnestraat en een deel van de Jubelfeestlaan werden naar het gewestelijke wegennet overgeheveld.

De procedure voor de overheveling van wegen tussen het gewest en de gemeenten gebeurt conform artikel 274 van de Nieuwe Gemeentewet, gewijzigd door artikel 34 van de ordonnantie van 17 juli 2003 tot wijziging van de Nieuwe Gemeentewet.

Meestal start de regering de procedure door de bijeenroeping van een werkgroep met de betrokken gemeente. Zij neemt vervolgens een beslissing na advies van de gemeenteraad en publiceert het besluit om de overheveling van de betreffende weg te formaliseren in het Belgisch Staatsblad.

Artikel 274 bepaalt dat een gewestweg gratis naar de gemeente kan worden overgeheveld, als deze in goede staat is.

In zijn advies kan de gemeenteraad zich uitspreken over de staat waarin de weg zich bevindt. Momenteel worden twee dossiers bestudeerd, namelijk die van de Rechthoekstraat en het Rogierplein.

U vraagt hoe men een gewestweg kan herkennen. Wel, het volstaat te kijken naar de palen: bij een gewestweg zijn die champagnekleurig en hebben ze een oppervlak met inkepingen.

Les critères suivants ont été appliqués :

- la spécialisation du réseau de voiries telle que définie par le PRD (Plan régional de développement), qui accorde un rôle régional aux voiries classées en "autoroutes", "voiries métropolitaines" et "voiries principales" ;

- la mobilité ou l'importance des flux de circulation ;

- l'importance des transports publics : il était logique que soient intégrées dans le réseau régional les voiries empruntées par plusieurs lignes de tram ou bus, qui plus est lorsqu'elles accueillent un site propre ;

- la cohérence de l'espace public : les voiries du Pentagone sont toutes gérées par la commune de Bruxelles-Ville car elles constituent une entité urbanistique cohérente, tandis que pour d'autres voiries traversant deux ou plusieurs communes successives, la volonté d'en garantir une bonne gestion et un aménagement homogène a justifié leur reprise par la Région ;

- la cohérence de gestion : certaines voiries font office de limite entre deux communes. Dans un certain nombre de cas, cela a pu conforter leur transfert à la Région, notamment lorsque cela empêchait leur gestion cohérente, sur le plan du fonctionnement de la circulation ou de leur bon aménagement.

Cette grande campagne d'échange de voiries datant de 1999 s'est clôturée en 2001. Par la suite, des transferts ponctuels de certaines voiries à la Région ont eu lieu en vue d'améliorer le maillage. L'évaluation de ces transferts s'opère donc continuellement. Il s'agit en l'occurrence de plus de 4 km supplémentaires.

Ainsi par exemple, depuis 2004, ont été transférées à la Région : l'avenue du Château, la rue Bara, la rue de l'Argonne, une partie du boulevard du Jubilé, la place Liedts, etc. Le processus de transfert de voiries entre la Région et les communes est régi par l'article 274 de la nouvelle loi communale, modifié par l'article 34 de l'ordonnance du 17 juillet 2003 modifiant la nouvelle loi communale.

En règle générale, le gouvernement initie la procédure en adressant un courrier ou en organisant des réunions de travail avec la commune

concernée. Après obtention de l'avis du conseil communal, le gouvernement prend la décision et publie au Moniteur un arrêté formalisant le transfert de la voirie concernée.

Il y a lieu de rappeler qu'en cas de transfert de voiries régionales aux communes, ledit article 274 stipule que "ce transfert emporte attribution à titre gratuit de la propriété de ces routes, qui devront être, au moment du délaissement, en bon état d'entretien".

Lorsque les conseils communaux sont sollicités pour avis, ils sont donc invités à constater et à se prononcer sur le bon état des routes concernées. Deux dossiers de reprise sont en cours d'examen, à savoir : la rue du Rectangle, dont une partie serait reprise dans le cadre du projet de réaménagement de la Porte de Ninove, et la place Rogier, dans le cadre du projet de réaménagement en cours.

Pour répondre malgré tout à l'une de vos cinq dernières questions qui n'étaient pas reprises, à savoir comment l'on reconnaît une voirie régionale, il faut examiner le poteau couleur champagne qui n'est pas rond et lisse mais qui présente des ciselures. Cela peut même aider certains bourgmestres qui parfois m'écrivent à propos de l'entretien d'une voirie régionale qui s'avère à l'analyse être communale : il faut donc observer la forme des poteaux.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- De lijst bevindt zich niet meer op de aangegeven website. Waar vindt het publiek informatie?*

Mme Viviane Teitelbaum.- Pourrait-on également savoir comment le public peut avoir accès au site ? La liste ne se retrouve plus sur le site renseigné.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik laat het nakijken.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Cela devrait normalement s'y trouver. Je vais vérifier.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DOMINIQUE BRAECKMAN

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE

QUESTION ORALE DE MME DOMINIQUE BRAECKMAN

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het gebruik van Wi-Fi en bluetooth in de MIVB-trams".

De voorzitter.- Mevrouw Braeckman heeft het woord.

Mevrouw Dominique Braeckman *(in het Frans).- In maart las ik in de krant dat de trams van lijn 3 gedurende drie maanden met Wi-Fi en bluetooth worden uitgerust.*

Het Brussels Gewest heeft strenge normen ingevoerd voor gsm-masten. Daarom verbaast het me dat trams worden uitgerust met Wi-Fi, te meer daar de straling in zo'n gesloten ruimte niet naar buiten kan. Een tram is namelijk een kooi van Faraday.

Een tram is een openbare ruimte die toegankelijk is voor iedereen met een geldig ticket. Het kan niet de bedoeling zijn dat klanten van de MIVB ongevraagd elektromagnetische straling over zich heen krijgen.

Voor de meeste klanten zal dat op korte en hopelijk ook op lange termijn geen gevolgen hebben, maar voor zwangere vrouwen, zieken, kinderen en mensen die zeer gevoelig zijn aan deze stralen, kan elektromagnetische straling gevaarlijk zijn.

Kunt u de beslissing toelichten? Is de maatregel als reclamestunt bedoeld? Wordt hij uitgebreid naar andere tramlijnen?

Welke technologie wordt gebruikt om Wi-Fi signalen te verspreiden in de trams? Wordt er gebruik gemaakt van Wi-Fizenders in de tram? Welk vermogen hebben ze? Aan hoeveel straling worden klanten blootgesteld?

Worden passagiers ingelicht over de straling? Staan er pictogrammen in de omgeving van de zenders?

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

concernant "l'utilisation de Wi-Fi et de Bluetooth dans des trams de la STIB".

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

Mme Dominique Braeckman.- Au mois de mars, on a découvert dans la presse que des trams de la ligne 3, entre Churchill et Esplanade, allaient être équipés durant trois mois de connexions Wi-Fi et Bluetooth.

Alors que la Région bruxelloise s'enorgueillit de normes d'émissions assez sévères pour les antennes GSM, nous sommes stupéfaits de constater que des trams, qui constituent autant de cages de Faraday - qui retiennent donc les ondes dans des espaces limités - accueillent désormais des émetteurs Wi-Fi, voire 3G.

Le tram est un espace public qui doit être accessible à tout un chacun, du moment qu'il est porteur d'un titre de transport valable. Or, en équipant des trams d'antennes Wi-Fi et de relais probablement 3G vers la "Grande Toile", on plonge bien malgré eux les utilisateurs des transports en commun dans un bain d'ondes électromagnétiques.

Si pour une majorité d'entre eux, cela n'aura sans doute, à court terme et, j'espère, à long terme, aucune incidence, pour d'autres - femmes enceintes, personnes fragilisées par la maladie, enfants, personnes hyperélectrosensibles -, cela pourrait avoir des conséquences soit sanitaires, soit en termes de mal-être. Cela pose clairement la question de la mise en œuvre de moyens de communication de confort, agréables pour certains, mais problématiques pour d'autres.

Pouvez-vous nous dire ce qui a motivé cette décision ? La mise en œuvre de cette technologie dans certains trams est-elle une opération publicitaire ? Risque-t-on de la voir se prolonger ou s'étendre à d'autres lignes ?

Quelle est la technologie utilisée afin de relayer le wi-fi depuis les trams vers le ou les réseau(x) ? Cela se fait-il via des émetteurs 3G situés à l'intérieur des trams, comme on peut le craindre, ou

bien à l'extérieur ? Quelle est leur puissance ? À quel niveau d'immersion les usagers sont-ils soumis ?

Qu'est-il prévu pour avertir les usagers de ces trams de la présence d'émetteurs 3G, wi-fi et Bluetooth ? Des pictogrammes préviennent-ils de la proximité de ces antennes, afin de permettre aux personnes les plus vulnérables de les éviter autant que possible ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- We hebben een reclamecontract met een korte looptijd afgesloten om de trams met Wi-Fi uit te rusten.*

De trams in kwestie zijn uitgerust met Wi-Fi- en bluetoothzenders, zodat passagiers met smartphones gratis informatie kunnen downloaden.

Die informatie staat offline. Het is dus niet mogelijk om op het internet te surfen in de tram.

Met het systeem kunnen er statistieken worden verzameld en kan de verwerking van gegevens op afstand worden gemanipuleerd.

Klanten worden aan de hand van affiches gewaarschuwd over de aanwezigheid van de apparatuur. Elke klant kiest zelf of hij wil inloggen op het systeem.

De Wi-Fi- en bluetoothzenders beantwoorden aan alle gebruikelijke normen.

Het signaal rijkt ongeveer tien meter ver.

Mme Brigite Grouwels, ministre.- L'opération dont il est question ici s'inscrit dans le cadre d'un contrat publicitaire limité dans le temps. Aucune extension n'est prévue à l'heure actuelle.

Le véhicule dont il est question est équipé des technologies Wi-Fi et Bluetooth, permettant aux utilisateurs de connecter leurs smartphones ou gsm gratuitement à des contenus multimédias mis à disposition par l'annonceur.

Le contenu est offline. Il est stocké dans un boîtier placé dans un compartiment technique du tram. La connexion s'établit via le boîtier en local et il n'y a aucune possibilité de se connecter à Internet.

La connexion 3G présente permet uniquement au système de gestion Linux de recevoir des statistiques et de contrôler à distance la gestion des données.

Les clients sont avertis par voie d'affichage à l'extérieur et à l'intérieur du véhicule que celui-ci est équipé du Wi-Fi et de Bluetooth. Et c'est le client qui décide d'activer Wi-Fi ou Bluetooth sur son appareil pour se connecter à l'application. Le système n'est donc pas intrusif.

Les caractéristiques techniques sont les suivantes :

- 3G est un standard mondial certifié par la Communauté européenne (CE) ;
- Bluetooth (WT41) est également certifié CE/FCC ;
- le système utilise le Bluetooth 2.1 + EDR class 1 ;
- le Wi-Fi utilise une norme standard 801.11 b/g.

De voorzitter.- Mevrouw Braeckman heeft het woord.

Mevrouw Dominique Braeckman *(in het Frans).- Ik ben verbaasd over uw antwoord. Het is vreemd dat je niet op het internet kunt surfen en dat een gebruiker zelf beslist om de verbinding te activeren.*

Ik stelde u een vraag over het vermogen van de zenders. U zei dat het signaal tien meter ver reikt, maar dat heeft niets te maken met het vermogen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik zal proberen om u bijkomende informatie te bezorgen.*

- Het incident is gesloten.

La portance du signal est de plus ou moins dix mètres.

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

Mme Dominique Braeckman.- Je suis étonnée de vos réponses. Le fait qu'il n'y ait pas d'accès à internet, le fait que ce soit l'utilisateur qui décide ou non d'activer, tout cela me paraît fort étrange.

En outre, je vous questionne quant à la puissance et vous me répondez "dix mètres". Des mètres n'expriment pas une puissance.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je pensais cette réponse suffisamment complète, mais si vous le désirez, je vais tâcher de vous fournir des données complémentaires.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

betreffende "de installatie van geluidssignalen aan verkeerslichten".

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- De geluidssignalen van verkeerslichten zijn erg belangrijk voor de veiligheid van blinden en slechtzienden. Tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werd onder meer voorgesteld om bij de plaatsing van nieuwe verkeerslichten altijd voor zo'n geluidssysteem te zorgen.*

In december 2009 zei u dat uw diensten werk maakten van de systematische plaatsing van zulke geluidssignalen.

U beweerde dat elk nieuw of vernieuwd kruispunt met zulke verkeerslichten zou worden uitgerust. In december 2009 waren er al 1.068 geluidssystemen geïnstalleerd. U zei ook dat de meeste aandacht

QUESTION ORALE DE MME BÉATRICE FRAITEUR

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

concernant "le développement d'avertisseurs sonores aux feux de signalisation".

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

Mme Béatrice Fraiteur.- La signalisation sonore aux feux est indispensable pour la sécurité des personnes aveugles ou malvoyantes. L'une des mesures concrètes avancées lors des états généraux de la sécurité routière en Région bruxelloise prévoit la mise en place d'un système d'avertissement sonore, pour les personnes aveugles et malvoyantes, lors du placement de nouveaux feux de signalisation.

En décembre 2009, dans votre réponse à une question de ma collègue Anne-Charlotte d'Ursel, vous déclariez que votre administration avait déclenché un vaste programme de placement systématique de systèmes sonores, pour les personnes malvoyantes, sur toutes les installations

ging naar kruispunten in de omgeving van woon- en werkplaatsen van slechtzienden.

Wat is de stand van zaken? Hoeveel verkeerslichten telt het Brussels Gewest? Hoeveel zijn er met een geluidssysteem uitgerust?

Hoe zit het met de doelstelling om vooral aandacht te besteden aan verkeerslichten in de omgeving van woon- en werkplaatsen van blinden?

Welke doelstelling volgt het Brussels Gewest inzake de plaatsing van geluidssystemen? Wat zijn de doelstellingen voor 2010 en 2011? Werden die van 2010 gerealiseerd? Hoeveel geld wordt ervoor uitgetrokken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Als er vandaag verkeerslichten worden vervangen, installeren we systematisch een geluidssysteem voor slechtzienden.*

Het Brussels Gewest is verantwoordelijk voor ongeveer 450 kruispunten. Er werden al meer dan 1.000 geluidssystemen geplaatst.

Er bestaat geen precies plan om verkeerslichten met geluidssystemen uit te rusten, maar op verzoek van slechtzienden of werknemers worden kruispunten met verkeerslichten in de omgeving van woon- en werkplekken van slechtzienden sneller uitgerust met zulke systemen.

Jaarlijks worden de verkeerslichten op 20 tot 25 kruispunten vervangen. Bij die gelegenheid worden ook geluidsinstallaties geplaatst.

tricolores lumineuses.

Vous indiquiez également que chaque carrefour créé ou renouvelé se verrait doté de ces feux et qu'en décembre 2009, 1.068 avertisseurs sonores étaient en service. Vous précisiez aussi que les carrefours proches des résidences et du travail des personnes malvoyantes avaient été les premiers à bénéficier de ces avertisseurs sonores.

Où en est l'état d'avancement de la mise en place d'avertisseurs sonores sur les feux de signalisation en Région bruxelloise ? Quel est le nombre total de feux de signalisation à Bruxelles ? Parmi ceux-ci, quel est aujourd'hui le nombre de feux de signalisation dotés d'un dispositif sonore ?

L'objectif prioritaire de doter de feux de signalisation sonores les carrefours proches des résidences et des lieux de travail de personnes aveugles et malvoyantes a-t-il effectivement été rencontré ?

Quel est l'objectif que s'est fixé la Région quant à l'installation de tels dispositifs sur les feux de signalisation ? Existe-t-il un plan annuel ? Dans l'affirmative, quels sont les objectifs fixés, en 2010 et 2011 ? Les objectifs de 2010 ont-t-il été rencontrés ? Quels sont les moyens budgétaires alloués à ce chantier pour les années 2010 et 2011 ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les systèmes sonores pour malvoyants sont systématiquement installés lors du renouvellement des poteaux et lanternes aux carrefours à feux tricolores.

Sur les quelque 450 carrefours à feux gérés par la Région, plus de 1.000 systèmes sonores pour les malvoyants ont été installés.

Aucun indicateur particulier n'a été établi pour définir un programme d'équipement des carrefours à feux avec les dispositifs sonores, mais les carrefours proches des résidences et des lieux de travail pour personnes malvoyantes sont traités en priorité si une demande est introduite par la personne concernée ou par l'employeur.

L'équipement suit le rythme de renouvellement des installations tricolores qui tourne à un régime de 20

We proberen zoveel mogelijk kruispunten uit te rusten met geluidsinstallaties, maar we kunnen niet alles tegelijkertijd doen.

à 25 carrefours par an selon les moyens budgétaires disponibles et l'organisation de chantiers de travaux de voirie.
C'est ainsi que l'on tente de couvrir un maximum de carrefours avec ces systèmes sonores, même si tout ne peut se faire en une fois.

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

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

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Ik ben niet tevreden over uw antwoord. U herhaalt dingen die u al eerder hebt gezegd. Ik verwachtte een duidelijk antwoord over de stand van zaken, de planning en de cijfers.*

U zegt dat er bij de vervanging van verkeerslichten telkens een geluidssysteem wordt geplaatst, maar dat geeft me helemaal geen idee van het aantal verkeerslichten die met geluidssystemen zijn uitgerust.

U zegt dat er ongeveer 1.000 verkeerslichten met een geluidssysteem zijn uitgerust, terwijl u tegen mevrouw d'Ursel zei dat het er 1.068 waren.

Mme Béatrice Fraiteur.- Je suis plus que frustrée par votre réponse qui répète à peu de choses près ce que ma collègue avait entendu en 2009 en réponse à son interpellation. Ce que j'aurais souhaité savoir, deux ans après, c'est par rapport à l'ensemble des feux de signalisation qui existe dans notre Région bruxelloise où l'on en est dans l'équipement, et disposer de chiffres, d'un budget, de plans de réalisation.

Dire comme l'aviez fait à Mme d'Ursel à l'époque que l'on installe ce système à chaque nouveau feu ne me donne aucune idée de sa mise en place effective sur l'ensemble de notre Région et de l'installation des panneaux sonores.

Vous parlez en outre de plus de 1.000 systèmes, alors qu'à Mme d'Ursel, vous évoquiez le nombre de 1.068 avertisseurs sonores en service. Vous êtes aujourd'hui plus vague qu'à l'époque.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik zal mijn diensten vragen om u gedetailleerde informatie te bezorgen, maar zoals gezegd worden er jaarlijks 20 tot 25 kruispunten aangepakt, en op verzoek van slechtzienden of werknemers plaatsen we geluidssystemen op welbepaalde locaties.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vais demander que l'on précise la réponse et que l'on détermine quels progrès ont été enregistrés depuis 2009, mais je peux vous dire qu'il y a au moins 20 à 25 carrefours renouvelés par an, ce à quoi s'ajoutent des demandes concrètes d'installation d'avertisseurs sonores de la part des malvoyants ou de leurs employeurs auxquelles nous avons réagi.

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Ik wacht op meer gedetailleerde informatie.*

Mme Béatrice Fraiteur.- Je prends note du fait que la ministre va me fournir des chiffres plus précis.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de mogelijke sluiting door de NMBS van de stations Brussel-Congres en Kappellekerk".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ik vernam dat de raad van bestuur van de NMBS heeft voorgesteld om de stations Brussel-Congres en Kappellekerk te sluiten om vertragingen te beperken.*

Als dat gebeurt, zullen heel wat pendelaars voortaan tijdens de spitsuren gebruikmaken van de MIVB, die al aan haar limiet zit.

Het zou betekenen dat de federale overheid voor de zoveelste keer een last doorschuift naar het Brussels Gewest, dat blijkbaar wordt verondersteld om extra pendelaars op te vangen zonder dat het meer geld krijgt.

Bent u op de hoogte van het voorstel? Hebt u al gereageerd? Hebt u contact gelegd met de bevoegde federale minister?

Weet u hoeveel extra passagiers de MIVB zou moeten slikken als het plan realiteit wordt?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De NMBS heeft nog geen definitieve beslissing genomen over de sluiting van de twee stations en bezorgde nog geen voorstel aan de federale minister van Overheidsbedrijven.*

Als het project er komt, zal er rekening moeten

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

concernant "la possible fermeture par la SNCB des gares de Bruxelles-Congrès et de la Chapelle".

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

Mme Céline Delforge.- Madame la ministre, il me revient que le conseil d'administration de la SNCB a décidé de soumettre à la ministre de tutelle de la SNCB la proposition de fermeture des gares de Bruxelles-Congrès et de la Chapelle comme mesure permettant de diminuer les retards sur son réseau.

Si une telle décision devait être adoptée, cela impliquerait un lourd report de navetteurs non bruxellois bien entendu, sur le réseau de la STIB et ce aux heures de pointe, celles pour lesquelles le réseau et l'infrastructure disponible sont déjà saturés.

Autrement dit, sans recevoir le moindre cent de compensation, nous assisterions, une fois de plus, à un transfert de charge du niveau fédéral vers la Région bruxelloise pour répondre aux besoins des navetteurs.

Pouvez-vous me dire si vous avez été avertie de la possible fermeture de ces gares et si, le cas échéant, vous avez déjà réagi ?

Avez-vous eu un contact avec la ministre fédérale compétente en la matière ?

Enfin, disposez-vous d'une évaluation de l'ampleur du report de charge de la SNCB vers la STIB ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le groupe SNCB n'a encore pris aucune décision à l'heure actuelle en ce qui concerne une possible fermeture, voire une suppression temporaire ou non des arrêts "Bruxelles Église de la Chapelle" et "Bruxelles-Congrès", en vue d'améliorer la ponctualité. La SNCB n'a encore présenté aucune proposition

worden gehouden met het algemene belang van alle reizigers, de gevolgen voor de stiptheid en mogelijke alternatieven. Desgevallend moeten er akkoorden worden gesloten met de MIVB.

allant dans ce sens au ministre fédéral des Entreprises publiques et j'ai pris contact avec elle à ce propos.

Si le projet devait être présenté, il sera tenu compte de l'intérêt général de tous les voyageurs, de l'impact que les propositions auront sur la ponctualité et la présence d'alternatives lors de l'évaluation de ces projets. Le cas échéant, des accords devront être conclus avec la STIB.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Het stelt me gerust dat het voorstel nog niet ver is gevorderd. Het is dus nog niet te laat om iets te veranderen.*

Het tweede deel van uw antwoord verontrust me. Wat bedoelt u precies met "akkoorden met de MIVB"? Wilt u zeggen dat de MIVB extra voertuigen zal moeten kopen om de capaciteit tijdens de spitsuren op te voeren?

Wat is het algemene belang van de reizigers? Het kan niet de bedoeling zijn dat Brusselaars er als gevolg van de beslissing langer over doen om zich in Brussel te verplaatsen of dat de MIVB extra inspanningen moet leveren voor pendelaars.

Ooit zal er een GEN komen om de pendelaars behoorlijk naar Brussel te vervoeren. Daarom vind ik het onzinnig om vandaag kleine Brusselse stations te sluiten.

Het Brussels Gewest mag niet opdraaien voor beslissingen van de federale overheid. Het kan niet de bedoeling zijn dat de MIVB door een capaciteitsgebrek met nog meer vertragingen kampt.

Mme Céline Delforge.- Le premier volet de votre réponse, selon lequel cette proposition n'est pas encore très avancée, me semble rassurant. Cela veut dire qu'il est encore temps de faire quelque chose.

En revanche, la deuxième partie de la réponse m'inquiète. Qu'entendez-vous exactement par un "contrat", un "accord" avec la STIB ? Vous voulez dire qu'elle devra compenser ? La STIB va donc devoir acheter davantage de matériel pour pouvoir augmenter ses capacités en heure de pointe et devra donc à nouveau subir le poids des décisions de l'échelon fédéral ?

Quel est l'intérêt général ou collectif des voyageurs ? On parle des Bruxellois qui prennent davantage de temps que les navetteurs à se déplacer dans Bruxelles. C'est une vision des choses ! On parle également du fait que la masse des navetteurs représenterait un poids plus important en provenance des autres Régions.

Ces éléments n'ont pas beaucoup de sens. Puisque l'on dit que le RER, idéalement, devrait un jour desservir correctement et finement Bruxelles, même si ce n'est actuellement pas le cas.

Je plaide donc définitivement pour que l'on ne ferme pas la série de gares qui maillent Bruxelles ou, en tout cas, que l'on n'arrête pas leur desserte.

Nous devons être fermes. La Région ne prendra pas en charge le poids des décisions fédérales. À un moment, ce n'est plus à la STIB d'accumuler les retards faute de capacité.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De knoop is nog niet doorgehakt. Als het GEN er komt, is het uiteraard belangrijk dat kleine stations openblijven. Ik heb het er al over gehad met federaal minister Vervotte en er is nog geen reden tot ongerustheid.*

- Het incident is gesloten.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour le moment, aucune décision n'a encore été prise. Il est clair que, dans le cadre du RER, ces gares sont aussi en discussion. Si l'on introduit le RER sur l'axe Nord-Sud, il y a tout intérêt à conserver la desserte de ces deux gares. J'en ai déjà discuté avec Mme Inge Vervotte. Il n'y a pas encore lieu de s'inquiéter.

- L'incident est clos.