



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 18 MEI 2011**

—

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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 18 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**SOMMAIRE**

INTERPELLATIES	8	INTERPELLATIONS	8
- van mevrouw Gisèle Mandaila,	8	- de Mme Gisèle Mandaila	8
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,		à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
betreffende "het veiliger maken van de verplaatsingen met gemotoriseerde tweewielers".		concernant "la sécurisation des déplacements des deux-roues motorisés".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Carla Dejonghe, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Gisèle Mandaila.</i>	11	<i>Discussion – Orateurs: Mme Carla Dejonghe, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Gisèle Mandaila.</i>	11
- van de heer Serge de Patoul	16	- de M. Serge de Patoul	16
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,		à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
betreffende "de evaluatie van fase 1 van het Villo-project en de uitbreiding ervan naar de gemeenten van de tweede gordel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		concernant "l'évaluation de la phase 1 du développement de Villo et son extension aux communes de la seconde couronne de la Région bruxelloise".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Jef Van Damme, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Serge de Patoul.</i>	18	<i>Discussion – Orateurs: M. Jef Van Damme, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Serge de Patoul.</i>	18
- van de heer Philippe Pivin	24	- de M. Philippe Pivin	24
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,		à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,	

betreffende "de noodzakelijke algemene evaluatie van de zones-30 en de snelheidsbeperking tot 50 km/uur na de studies van Touring".		concernant "la nécessité d'une évaluation globale des 'zones 30 km/h' et de la limitation à 50 km/h au vu des études de Touring".	
MONDELINGE VRAGEN	24	QUESTIONS ORALES	24
- van mevrouw Céline Delforge	24	- de Mme Céline Delforge	24
aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,		à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,	
betreffende "de gegevens over de evolutie van het autoverkeer".		concernant "les données relatives à l'évolution du trafic automobile".	
- van mevrouw Nadia El Yousfi	27	- de Mme Nadia El Yousfi	27
aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,		à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
betreffende "de Bike Pading-routes".		concernant "les circuits Bike Pading".	
INTERPELLATIES	30	INTERPELLATIONS	30
- van de heer Philippe Close	30	- de M. Philippe Close	30
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het strategisch plan 'Taxi naar de toekomst' ".		concernant "le plan stratégique 'Un taxi pour l'avenir'".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Brigitte De Pauw,	30	Interpellation jointe de Mme Brigitte De Pauw,	30
betreffende "de vergroening van de taxisector".		concernant "la réduction de l'impact sur l'environnement du secteur des taxis".	

<p><i>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</i> 32 mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Philippe Close.</p>	<p><i>Discussion conjointe – Orateurs :</i> 32 Mme Anne-Charlotte d'Ursel, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Close.</p>
<p>- van mevrouw Céline Delforge 41</p> <p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de arbeidsongevallen bij de MIVB".</p>	<p>- de Mme Céline Delforge 41</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le sort des accidentés du travail de la STIB".</p>
<p><i>Bespreking – Sprekers:</i> 45 de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</p>	<p><i>Discussion – Orateurs :</i> 45 M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</p>
<p>- van de heer Jef Van Damme 49</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de netheid en de toiletten in de Brusselse metro- en premetrostations"</p>	<p>- de M. Jef Van Damme 49</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la propreté et les toilettes dans les stations de métro et prémétro bruxelloises".</p>
<p><i>Bespreking – Sprekers:</i> 50 mevrouw Carla Dejonghe, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte De Pauw, de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, de heer Jef Van Damme.</p>	<p><i>Discussion – Orateurs :</i> 50 Mme Carla Dejonghe, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte De Pauw, M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jef Van Damme.</p>
<p>- van de heer Philippe Pivin 61</p> <p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de coördinatie tussen de diensten van het bestuur openbare werken in het kader van het mobiliteitsbeleid, het Actieplan Verkeersveiligheid 2011-2020, de evaluatie van de automatische camera's</p>	<p>- de M. Philippe Pivin 61</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la coordination entre les services de l'administration des travaux publics dans le cadre de la politique de la mobilité, le Plan d'actions de sécurité routière 2011-2020, l'évaluation des</p>

en de toegankelijkheid van statistische gegevens inzake verkeersveiligheid".		caméras automatiques et l'accessibilité des données statistiques en matière de sécurité routière".	
MONDELINGE VRAGEN	61	QUESTIONS ORALES	61
- van de heer Dominiek Lootens-Stael	62	- de M. Dominiek Lootens-Stael	62
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de taalkaders bij de MIVB".		concernant "les cadres linguistiques à la STIB".	
- van mevrouw Carla Dejonghe	62	- de Mme Carla Dejonghe	62
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de uitbreiding van de dienstregeling van het openbaar vervoer".		concernant "l'extension des horaires des transports en commun".	
- van de heer Serge de Patoul	64	- de M. Serge de Patoul	64
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het stilleggen van de fontein op de Montgomerysquare".		concernant "l'arrêt de la fontaine au square Montgomery".	
- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	66	- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	66
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de initiatieven van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het vlak van de technologieën voor het stedelijk		concernant "les actions de la Région bruxelloise en matière de technologies des transports urbains lors de sa présidence du	

<p>vervoer tijdens het voorzitterschap van de "Transport Council" van de Europese Unie".</p>	<p>Conseil 'Transports' de l'Union européenne".</p>
<p>- van de heer Emin Özkara 70</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het STOP-principe".</p>	<p>- de M. Emin Özkara 70</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le principe STOP".</p>
<p>- van mevrouw Annemie Maes 72</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de werken van Beliris aan de Dupréstraat in Jette".</p>	<p>- de Mme Annemie Maes 72</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux public et des Transports,</p> <p>concernant "les travaux de Beliris dans la rue Dupré à Jette".</p>

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA

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

betreffende "het veiliger maken van de verplaatsingen met gemotoriseerde tweewielers".

De voorzitter.- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Mandaila *(in het Frans).*- *Op 19 maart voerde de vzw 'Samourais de la route' actie om de aandacht te vestigen op de slechte toestand van de wegen en op bepaalde inrichtingen die gevaarlijk zijn voor de gemotoriseerde tweewielers. Deze boodschap is niet nieuw: ook andere belangenverenigingen van motorrijders hebben al eerder de alarmklok geluid. Een ervan, de ADDRM, heeft enkele jaren geleden een charter voorgelegd aan de 19 Brusselse gemeenten. Door de ondertekening beloofde elke gemeente om met de specifieke veiligheidseisen van de motorrijders rekening te houden bij de inrichting van de openbare ruimte. Het charter volgde hierbij de aanbevelingen van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) voor de wegbeheerders. Meer dan de helft van de 19 Brusselse gemeenten heeft dit charter ondertekend.*

Gebruikers van tweewielers blijven kwetsbaar op de openbare weg. Zij moeten maar al te vaak slalommen tussen putten in de weg en voortdurend

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME GISÈLE MANDAILA

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

concernant "la sécurisation des déplacements des deux-roues motorisés".

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

Mme Gisèle Mandaila.- Dans le cadre d'une action menée le 19 mars dernier, l'asbl Samourais de la route a alerté les pouvoirs publics de la dégradation de l'état des chaussées et des aménagements dangereux pour la sécurité des deux-roues motorisés.

Hormis l'action ponctuelle de cette association, le message qu'elle fait passer est également celui véhiculé par d'autres associations de motards actives depuis de longues années. Je pense notamment à l'Association pour la défense du deux-roues motorisé (ADDRM) qui avait, entre autres, invité il y a quelques années les dix-neuf communes bruxelloises à adhérer à sa charte intitulée "Pour une prise en compte des motards dans l'infrastructure routière".

En signant cette charte, les communes se déclaraient prêtes à tenir compte de la sécurité des usagers des deux-roues motorisés et de leurs besoins spécifiques dans la réalisation ou la

op hun hoede zijn voor allerlei wegmarkeringen en hindernissen.

En ook al daalt het aantal doden op de weg, de bezorgdheid van de motorrijders is meer dan ooit gewettigd. Het aantal motorgebruikers zit al een tijdje in stijgende lijn. Een motor is nu eenmaal handiger in het drukke stadsverkeer. Motors zijn niet langer een vrijetijdsvoertuig, maar vormen meer en meer een volwaardig alternatief voor de auto bij het woon-werkverkeer. Motors verbruiken ook minder en zijn dus milieuvriendelijker. Alles wijst erop dat het gebruik van de motor zeker niet zal afnemen.

Meer motorgebruikers op de weg brengt vanzelfsprekend een stijging van het aantal ongevallen met motorrijders met zich mee.

Er werden dan ook al meerdere initiatieven genomen om de veiligheid van gemotoriseerde tweewielers in het verkeer te verbeteren. Zo bracht in maart 2010 het BIVV, in samenwerking met MotorCycle Council, een brochure uit 'Open vizier op veilig motorrijden'. De staatssecretaris had, in antwoord op een eerdere interpellatie van de heer Pivin, voor november 2010 een scholing van een halve dag aangekondigd met betrekking tot het risicogedrag van jongeren in het verkeer. Mobiel Brussel van zijn kant vestigde al de aandacht op de afbakeningen van de eigen beddingen. Er werden ook al opmerkingen gemaakt over het gevaar door de gladheid van bepaalde wegmarkeringen en er werd een studie aangekondigd over het aanleggen van een antisliplaagje op deze markeringen.

Op vraag van het Brussels Gewest hebben het BIVV en het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw bij wijze van proef een aantal audits en inspecties uitgevoerd, meer bepaald van de herinrichtingswerkzaamheden van de Lambermontlaan, de Woluwelaan, het Flageyplein en de Vorstlaan. De impact werd onderzocht voor alle weggebruikers.

De staatssecretaris heeft vorig jaar al verklaard dat de verkeersveiligheids campagnes meer op de Brusselse situatie zouden moeten toegespitst worden. Naar aanleiding van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid heeft hij een strategisch plan voorgesteld voor het komende decennium. Dit plan wil, in samenwerking met alle actoren - onder meer het gerecht en de MIVB - het aantal

réparation des infrastructures routières et dans l'aménagement des espaces publics. En règle générale, signer cette charte revenait à suivre les conseils de la brochure éditée par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) à l'attention des gestionnaires de voiries intitulée "Pour une prise en compte des motards dans l'infrastructure". À l'époque, plus de la moitié des communes bruxelloises avaient adhéré à cette charte.

Quelle que soit l'initiative et la forme qu'elle prend, le constat est clair : les usagers des deux-roues sont encore trop vulnérables sur nos routes. En Belgique et à Bruxelles, l'entretien des voiries intéresse particulièrement les motocyclistes. Ces usagers doivent aujourd'hui slalomer entre les nombreux nids de poule, faire attention à certains revêtements de peinture, surfaces métalliques et autres bordures.

Même si le nombre de tués sur nos routes est passé sous la barre des 1.000 - plus précisément 922 tués sur les routes au cours de l'année écoulée -, les inquiétudes légitimes des usagers des deux-roues motorisés n'ont pas encore trouvé tous leurs apaisements.

La moto occupe une place de plus en plus prépondérante dans le trafic. Depuis 1991, le nombre de kilomètres parcourus chaque année par les motards a plus que doublé. Cette évolution s'explique notamment par la flexibilité qu'offre la moto dans les embouteillages et le trafic urbain, particulièrement dense.

Aujourd'hui, la moto a dépassé le stade de simple véhicule de loisirs et représente une alternative à part entière à la voiture, notamment dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Par ailleurs, de par sa consommation de carburant relativement faible, elle respecte l'environnement. Bref, tout semble indiquer que l'usage de ces engins est un phénomène très à la mode qui le restera sans doute encore un certain temps.

Comme je l'ai déjà évoqué ci-dessus, l'inconvénient de ce mode de déplacement flexible est la grande vulnérabilité des motards dans le trafic. L'augmentation du nombre de déplacements à moto a ainsi entraîné, ces dernières décennies, une hausse du nombre de victimes parmi cette catégorie d'usagers.

verkeersdoden en gekwetsten op de gewestwegen halveren. In dit plan kreeg echter de categorie van de motorrijders geen specifieke aandacht. Komen er nog gerichte acties voor deze weggebruikers?

Wat is evaluatie van de BIVV-campagne uit 2010 en van de scholing van november 2010?

Wat heeft de regering gedaan met de opmerkingen in verband met de gladde wegmarkeringen, het antisliplaagje en de afbakeningen van de eigen beddingen? .

Wat zijn de bevindingen van de voornoemde audits en inspecties?

Komt er een specifiek Brussels accent bij de verkeersveiligheidcampagnes?

J'en viens aux initiatives prises pour améliorer la sécurité des deux-roues motorisés. En mars 2010, l'IBSR a édité, en collaboration avec Motorcycle Council, une brochure intitulée "Gros plan sur la sécurité à moto".

Selon vos déclarations dans le cadre d'une réponse à une interpellation de mon collègue M. Philippe Pivin, une formation d'une demi-journée sur les comportements à risque des adolescents dans la circulation devait être organisée en novembre dernier. Une réflexion a été également entamée par Bruxelles Mobilité sur les bordurettes.

D'autres réflexions se sont tenues, il y a maintenant un an, sur la glissance des marquages au sol et sur les bordures de délimitation des sites propres. Un traitement antidérapant pour surfaces métalliques était également à l'étude en mai 2010.

À la demande de la Région, l'IBSR et le Centre de recherches routières (CRR) ont réalisé plusieurs audits et inspections à titre expérimental. Les audits concernaient les projets de réaménagement des boulevards Lambermont et de la Woluwe ; les inspections concernaient, quant à elles, la place Flagey et le boulevard du Souverain (entre la place Wiener et le carrefour Hermann-Debroux). Ces audits concernaient tous les usagers et donc également les conducteurs des deux-roues motorisés.

Vous avez déclaré, le 26 mai 2010, toujours dans le cadre de l'interpellation de M. Philippe Pivin, être d'avis que les campagnes de sécurité routière devraient, à l'avenir, être mieux adaptées au contexte spécifique bruxellois.

À l'issue des travaux des états généraux de la sécurité routière, vous avez eu l'occasion de présenter, en début de mois, un plan stratégique pour la prochaine décennie. Plus concrètement, les plans de sécurité routière 2011-2020 visent à réduire de moitié le nombre de tués et de blessés sur les voiries régionales, par le biais d'un certain nombre d'actions concertées avec tous les acteurs concernés dont les parquets et la STIB.

Malheureusement, lors de cette présentation, la question des deux-roues motorisés n'a pas été soulevée. Cette catégorie d'usagers sera-t-elle prise en compte dans ces nouveaux plans et fera-t-elle l'objet d'un traitement spécifique ?

Je voudrais vous entendre sur les résultats des différents chantiers entamés par les divers acteurs compétents pour améliorer la sécurité des deux-roues motorisés sur le territoire de la région bruxelloise.

Je souhaite plus particulièrement vous entendre sur :

- l'évaluation de la campagne menée en mars 2010 par l'IBSR et le Motorcycle Council ;
- les conclusions de la formation du mois de novembre 2010 ;
- les mesures prises par le gouvernement à la suite des réflexions entamées il y a maintenant un an sur la glissance des marquages au sol, sur les bordures de délimitation des sites propres, les bordurettes, et le traitement antidérapant des surfaces métalliques ;
- les conclusions des audits et inspections réalisés sur les boulevards du Lambermont et de la Woluwe, à la place Flagey et au boulevard du Souverain ;
- la "touche bruxelloise" souhaitée par le secrétaire d'État dans les campagnes de sécurité routière.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- We hebben in het verleden al verschillende keren gevraagd om rekening te houden met de motorrijders bij de (her)aanleg van de wegeninfrastructuur. Het aantal verplaatsingen met de motorfiets is de laatste jaren enorm toegenomen. Er moet met deze groep steeds meer rekening gehouden worden.

De motorrijders zijn zich zelf wel bewust van de gevaren op de wegen. Als motorrijder stel ik vast dat meer en meer motorrijders fluo-vestjes en/of fluohelmen dragen. Dat is een eerste manier om zich te beschermen. Verschillende groeperingen geven na de winterperiode ook cursussen om de motorrijders opnieuw de kunst van het rijden bij te brengen.

Op het vlak van de wegaanleg blijven er een aantal

Discussion

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Nous avons déjà demandé à plusieurs reprises que les motocyclistes fassent l'objet d'une attention particulière dans le cadre de l'aménagement des infrastructures. Les déplacements à moto ont augmenté de manière exponentielle ces dernières années.*

Les motocyclistes sont eux-mêmes conscients des dangers de la route, puisque j'en vois de plus en plus porter des équipements fluorescents ou suivre des cours de conduite après l'hiver.

L'infrastructure reste problématique, notamment en raison des marquages glissants, des nids de poules, des voies de tram, des rails de protection inadaptés, des travaux de voiries mal indiqués. Une route en réfection est extrêmement dangereuse

pijnpunten, onder andere de gladde wegmarkeringen, putten in het wegdek, trambeddingen of andere oneffenheden, onaangepaste vangrails en slecht aangeduide wegenwerken die voor hindernissen blijven zorgen. Voor een motorrijder is weggeschraapt wegdek bijvoorbeeld vreselijk omdat men dan nagenoeg geen controle meer heeft over het stuur.

Het ondertekenen van het charter is een stap in de goede richting. Er zijn verschillende belangengroepen die zich daarmee bezighouden, onder meer de ADDRМ uit Oudergem die Gisèle Mandaila noemde, en de Motorrijders Actiegroep (MAG). Alle charters vragen dat er bij de (her)aanleg van nieuwe wegen op wordt gelet dat er geen belangrijke hindernissen of pijnpunten voor motorrijders zijn.

Men vraagt dus niet om het hele Brusselse wegdek morgen te heraanpassen voor de motorrijders. Een aantal Brusselse gemeenten hebben dat charter al getekend. Het zou een mooi statement zijn mocht het gewest dat ook doen.

Hebt u momenteel nog initiatieven die erop gericht zijn om de veiligheid van motorrijders in het gewest te verhogen? Overweegt u om het charter te bekijken en eventueel te ondertekenen?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Gemotoriseerde tweewielers zijn inderdaad een belangrijke risicogroep in het verkeer. Volgens de cijfers is dit de gevaarlijkste manier op zich te verplaatsen. Daarom lijkt mij dit geen vervoerswijze die we te allen prijze moeten aanmoedigen. Ze zijn ook nauwelijke milieuvriendelijker dan auto's.*

Dat betekent niet dat we deze gebruikers aan hun lot overlaten. Op 3 mei 2011 stelde ik het Gewestelijke Actieplan voor Verkeersveiligheid 2011-2020 voor, waarin bestuurders van gemotoriseerde tweewielers aangeduid worden als zwakke weggebruikers, voor wie een reeks specifieke maatregelen getroffen worden.

De brochure "Open vizier op veilig motorrijden" en de campagne die u vermeldt, zijn initiatieven van

pour les motocyclistes.

La charte qui vise à améliorer la sécurité des motocyclistes dans le cadre de travaux d'infrastructure marque un pas dans la bonne direction. Plusieurs communes l'ont adoptée. La Région ne pourrait-elle pas leur emboîter le pas ? Quelles sont les initiatives prises par la Région pour améliorer la sécurité des motocyclistes ? Envisagez-vous de signer cette charte également ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Les deux-roues motorisés constituent en effet un groupe à risque dans la circulation. Si l'on se base sur les chiffres, il s'agit du mode de déplacement le plus dangereux. C'est notamment pour cette raison que je ne le considère pas comme un mode de déplacement durable que nous devons encourager à tout prix. Par ailleurs, au niveau de l'environnement, de l'utilisation de l'espace et du bruit, les cyclomoteurs font à peine mieux que les voitures.

Cela ne veut évidemment pas dire que nous abandonnons ces usagers à leur sort. Vous le savez probablement, puisque vous avez fait référence aux états généraux bruxellois de la sécurité routière. J'y ai présenté le 3 mai 2011 le Plan d'action régional de sécurité routière 2011-2020. Dans ce plan, les conducteurs de deux-roues motorisés sont désignés comme des groupes d'usagers vulnérables qui

het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). Ik heb geen gegevens over de evaluatie hiervan.

(verder in het Nederlands)

In 2010 organiseerde de cel Verkeersveiligheid van Mobiel Brussel voor het eerst een opleiding voor leerkrachten over hoe ze adolescenten een veilig verkeersgedrag kunnen aanleren. De opleiding was bedoeld voor leerkrachten uit de tweede en de derde graad van het secundair onderwijs, die zich interesseren voor verkeersveiligheid en mobiliteit. De doelstelling is om alle leerkrachten vertrouwd te maken met een onderwerp waarover ze niets leren tijdens hun basisopleiding of voortgezette opleiding. Jongeren leren om zich veilig te verplaatsen is nochtans een onderdeel van de risicopreventie die hoort bij de adolescentie, zoals de preventie van seksueel risicogedrag of verslavingen.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Het is wat vreemd om motorrijden te vergelijken met seksueel risicogedrag!

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Als je kijkt naar het aantal slachtoffers, is motorrijden ook een risicogedrag.

De opleiding wordt dus gecoördineerd door de cel Verkeersveiligheid in samenwerking met de cel Educatie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. De opleiding bestaat uit een theoretisch en een praktisch deel en gaat ook over gemotoriseerde verplaatsingen, omdat steeds meer jongeren zich verplaatsen met kleine brommertjes of, wanneer ze achttien zijn, met motorfietsen. En er zijn heel wat Brusselse jongeren die achttien zijn en nog secundair onderwijs volgen.

(verder in het Frans)

Mobiel Brussel gaf de deelnemers aan de opleiding ook een dvd mee, getiteld "Beheers je verkeer", waarmee leraars lessen kunnen uitwerken over typische ongevallen waarbij adolescenten

méritent une attention particulière. Plusieurs actions spécifiques, sur lesquelles je ne m'étendrai pas maintenant, sont prévues pour les motocyclistes.

Je vous donnerai néanmoins quelques exemples concernant les questions que vous avez posées. La brochure "Gros plan sur la sécurité à moto" et la campagne que vous avez citées sont des initiatives de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), pour lesquelles je ne dispose pas de données d'évaluation. Il faut donc s'adresser à l'IBSR ou au Motorcycle Council sur ce point.

(poursuivant en néerlandais)

Pour la première fois en novembre 2010, la cellule de sécurité routière de Bruxelles Mobilité a organisé une formation à l'intention des enseignants de l'enseignement secondaire des 2e et 3e degrés, afin de les familiariser avec une matière qu'ils n'apprennent pas durant leur formation initiale ou continuée. En effet, apprendre aux jeunes à se déplacer prudemment fait partie de la prévention des risques nécessaires à l'adolescence tout comme la prévention des risques sexuels ou liés aux assuétudes.

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- Comparer la sécurité des motards au risque lié au comportement sexuel est pour le moins étonnant.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- En tenant compte du nombre de victimes, la conduite à moto comporte autant de risques. Cette formation théorique et pratique est organisée en collaboration avec l'IBSR et vise les jeunes mineurs qui roulent à motocyclette et les jeunes utilisateurs de moto de plus de 18 ans qui suivent l'enseignement secondaire.

(poursuivant en français)

Bruxelles Mobilité a également offert aux participants à la formation un outil didactique, sous la forme d'un DVD intitulé "Sur la route, je gère ma sécurité". Il permet aux enseignants d'élaborer un cours sur les accidents types, notamment de scooters, impliquant des adolescents. Les participants, tant francophones que néerlandophones, ont évalué positivement la formation. Les enseignants présents se sont dits motivés pour dispenser des cours de sécurité

betrokken zijn. De deelnemers evalueerden de opleiding positief.

Ik steun uw vraag om een handvest voor de infrastructuur, maar we hebben daar niet op gewacht om in actie te komen. De acties van de 'Samourais de la Route' kan ik niet appreciëren. Andere verenigingen onderhouden contact met het gewest en gaan veel constructiever te werk. De directie beheer en onderhoud van Mobiel Brussel zoekt naar oplossingen voor de veiligheid van motorrijders en met name voor de gladheid van de wegmarkeringen.

(verder in het Nederlands)

Op het gebied van de wegmarkeringen zijn zebrapaden een heel gevoelig punt vanwege hun grote omvang. Bij een gladdere wegbedekking loopt men het risico om onderuit te gaan. De directie Beheer en Onderhoud voegt daarom een nieuw bestanddeel aan de verf toe dat de gladheid vermindert, terwijl de zichtbaarheid dezelfde blijft. Dat initiatief werd al heel positief onthaald door de motorrijders.

(verder in het Frans)

We bekijken ook de boorden van de busbanen en trambeddingen, nadat zich een abnormale reeks ongevallen met motorfietsen heeft voorgedaan. Waar nodig gebruiken we schuine boorden en we zullen ze ook beter markeren.

Op de kritische plaatsen, zoals de Barastraat of het Sainteletteplein, werden de boorden verwijderd.

(verder in het Nederlands)

Bovendien werden de metalen oppervlaktes niet vergeten. De huidige riooldeksels worden vervangen door antislipdeksels die al besteld zijn. Dit zal geleidelijk gebeuren, waarbij de voorkeur zal gaan naar plaatsen waar de deksels problemen kunnen veroorzaken; bijvoorbeeld bochten of plaatsen waar veel geremd of opgetrokken wordt. Op termijn moeten we ze uiteraard allemaal vervangen.

(verder in het Frans)

Op vraag van het gewest hebben het BIVV en het Opzoekingscentrum voor de Wegbouw (OCW)

routière sur ce thème.

J'en viens à l'infrastructure. J'ai entendu vos demandes d'élaborer une charte, mais nous ne l'avons toutefois pas attendue pour réagir. À ce propos, je n'apprécie guère les actions menées par les Samourais de la route. Selon moi, il existe d'autres moyens que les leurs de faire valoir ses revendications. D'autres associations sont en contact avec la Région et agissent de manière beaucoup plus constructive. La Direction gestion et entretien de Bruxelles Mobilité a déjà lancé une réflexion sur la sécurité des motards, en particulier sur la glissance des marquages routiers et les bordures de délimitation des sites propres dédiés aux transports publics.

(poursuivant en néerlandais)

Concernant les marquages, les passages pour piétons sont des zones particulièrement glissantes. Un nouveau composant ajouté à leur peinture permet désormais d'en atténuer la glissance tout en conservant une bonne visibilité. Cette initiative a été bien accueillie par les motocyclistes.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne les bordurettes, la réflexion a été entamée à la suite d'une succession anormale d'accidents touchant des motards. Un type de bordure biseautée a été adopté et est utilisé là où cela s'avère strictement nécessaire, en combinaison avec un aménagement sécurisé. Il est également prévu cette année de mettre ce type de bordure en évidence par du marquage.

Pour le reste, l'ensemble des bordurettes a été enlevé aux endroits critiques, comme la rue Bara et le square Saintelette. Comme vous le constatez, nous sommes en train d'agir pour résoudre ce problème.

(poursuivant en néerlandais)

Par ailleurs, les anciennes plaques d'égouts en métal sont progressivement remplacées par des nouvelles plaques antidérapantes, en commençant par les zones de freinage ou les virages.

(poursuivant en français)

À la demande de la Région, l'IBSR et le Centre de

meerdere inspecties uitgevoerd. Momenteel zijn die nog experimenteel. Ze passen binnen de omzetting van de Europese richtlijn over de veiligheid van de wegen.

Het is te vroeg voor conclusies, maar in elk geval moet bij elke nieuwe inrichting van de openbare weg rekening worden gehouden met de veiligheid. In de toekomst zal een veiligheidsadvies verplicht worden bij wegenwerken. Dat zal gelden voor alle weggebruikers, dus ook voor de motorrijders.

(verder in het Nederlands)

Sinds 2005 organiseert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, meer bepaald de cel Verkeersveiligheid van Mوبiel Brussel, jaarlijks een gewestelijke informatie- en bewustmakingscampagne rond verkeersveiligheid. Mوبiel Brussel werkt hiervoor samen met de gouverneur van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het BIVV, de MIVB en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Sinds 2010 wordt het thema van de campagne bepaald op basis van de ongevallenstatistieken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en wordt ze meer gericht op doelgroepen. We zijn dus gestopt met campagnes die op iedereen gericht zijn, omdat we vaststelden dat ze uiteindelijk niemand meer bereikten. Campagnes die op doelgroepen gericht zijn en de aandacht vestigen op specifiek gedrag, hebben heel wat meer impact.

(verder in het Frans)

In 2010 hebben we deze methode voor het eerst gebruikt. We hebben ons specifiek gericht op jonge voetgangers van 12 tot 16 jaar. De campagne bereikte duizenden jongeren en werd erg positief geëvalueerd.

De campagnes voor de komende jaren moeten nog bedacht worden. De motorrijders zullen daarbij wellicht ook aan bod komen.

De voorzitter.- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

recherches routières (CRR) ont réalisé et réalisent encore plusieurs audits et inspections. Ils ont lieu aujourd'hui encore à titre expérimental, dans le cadre de la transposition de la directive européenne sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Il est trop tôt pour tirer des conclusions de ces inspections, mais je suis persuadé de l'importance de la nécessité d'une bonne analyse de chaque nouvel aménagement sous l'angle de la sécurité routière. C'est pourquoi un avis de sécurité routière est à l'avenir obligatoire pour chaque nouvel aménagement des routes. Cet avis est également prévu dans le Plan d'action en matière de sécurité routière et est valable pour tous les moyens de locomotion, donc aussi pour les motards.

(poursuivant en néerlandais)

Chaque année depuis 2005, la Région, et plus particulièrement la cellule sécurité routière de Bruxelles Mobilité, organise en partenariat avec le gouverneur de la Région, l'IBSR, la STIB et l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) une campagne régionale d'information et de sensibilisation à la sécurité routière.

Depuis 2010, le thème de la campagne est déterminé sur la base des statistiques d'accidents en Région de Bruxelles-Capitale. Nous avons décidé de remplacer les campagnes généralistes par des campagnes plus ciblées, afin d'en améliorer l'impact.

(poursuivant en français)

En 2010, nous avons mis cette méthode à l'oeuvre pour la première fois. Nous nous sommes adressés aux jeunes piétons de 12 à 16 ans par le biais d'une campagne qui leur a été dédiée. Cette dernière a remporté un grand succès et a concerné des milliers de jeunes. Elle a été évaluée de manière très positive.

Les campagnes qui seront organisées dans les prochaines années doivent encore être développées. Les motards constitueront probablement l'un des publics cibles de ces dernières.

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

Mevrouw Gisèle Mandaila (*in het Frans*):-
Motorfietsen moeten misschien niet aangemoedigd worden, maar steeds meer jongeren rijden er mee rond en hun veiligheid moet gegarandeerd worden.

Een meer gerichte campagne is een goed idee. Ook moet de veiligheid een rol spelen bij herinrichtingen van de openbare weg. Ongevallen met motorfietsen hebben immers vaak ernstige gevolgen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "de evaluatie van fase 1 van het Villo-project en de uitbreiding ervan naar de gemeenten van de tweede gordel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*):- *De voorbije maanden zijn er meerdere parlementaire vragen over Villo gesteld.*

In oktober jongstleden antwoordde u dat de evaluatie van fase 1 van het Villo-project pas kon plaatsvinden nadat alle stations van fase 1 operationeel waren en JCDecaux alle reclameuitrustingen had geplaatst, aangezien die reclame van wezenlijk belang is voor de financiering van het systeem.

Met betrekking tot de problemen die de gebruikers ondervinden en die tot de oprichting van het

Mme Gisèle Mandaila.- De plus en plus de jeunes utilisent et vont utiliser des motos, même si, comme vous le signalez, ce n'est pas un mode de transport à privilégier à l'avenir. Quoiqu'on en pense, il faut donc veiller à leur sécurité, car ces jeunes sont parfois quelque peu inconscients.

Vous prévoyez une campagne ciblée plutôt qu'une communication de masse. Il me semble que c'est une bonne chose. Je pense qu'il est aussi important de tenir compte de la sécurité routière lors des réaménagements de la ville. Les accidents de motos sont souvent très graves et entraînent des lésions irréversibles. Il est donc primordial de renforcer les campagnes de sensibilisation, en plus de tout ce qui est entrepris pour la sécurisation de l'aménagement routier.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "l'évaluation de la phase 1 du développement de Villo et son extension aux communes de la seconde couronne de la Région bruxelloise".

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- À plusieurs reprises ces derniers mois, vous avez été sollicité pour répondre à des questions parlementaires liées à Villo. Mes collègues Isabelle Molenberg et Anne-Charlotte d'Ursel vous ont interpellé le 27 octobre 2010 sur les difficultés rencontrées par les usagers du système, son extension aux dix-neuf communes et l'évaluation de la phase 1. Tout dernièrement, les débats ont davantage porté sur la sécurisation des infrastructures et la promotion de l'intermodalité.

Mon interpellation vise à faire le point sur les questions abordées en octobre dernier en commission de l'Infrastructure. Interrogé à l'époque

burgerinitiatief whereismyvillo.be hebben geleid, merkte u op dat JCDecaux niet aan zijn proefstuk inzake fietsdelen toe is en dat het Brussels systeem de verbeterde versie is van de systemen die JCDecaux in Parijs en Lyon heeft ontwikkeld.

De overeenkomst tussen JCDecaux en het gewest bepaalt dat er plaatsen vrij moeten zijn in minstens één van de drie dichtbijzijnde stations. In oktober antwoordde u dat het meestal niet lang duurt tot er een plaats vrijkomt. Het station tegenover het parlement is echter bijna altijd volledig volzet, behalve in het begin van de dag.

Dit is ongetwijfeld niet het enige verzadigde station. Als de gebruikers er niet zeker van zijn dat zij hun fiets kunnen achterlaten waar zij willen, kan dit hen ertoe aanzetten om voor een andere verplaatsingswijze te kiezen. Het Brussels systeem mag dan al een verbeterde versie zijn, toch werkt het niet zo goed als gehoopt.

Er zijn ook nog altijd vragen over de uitvoering van fase 2, waardoor 2.500 extra fietsen beschikbaar zouden worden verspreid over maximum 200 nieuwe stations. U kondigde aan dat JCDecaux niet kan weigeren om die tweede fase uit te voeren, maar uit diverse persberichten blijkt dat JCDecaux wel degelijk een vinger in de pap te brokken heeft en de tweede fase pas wil aanvatten als zij voldoende waarborgen krijgt met betrekking tot de reclameruimten. De gemeenten zijn van hun kant niet bereid om hun recht om reclameaffiches te belasten op te geven, wat tot een krachtmeting tussen de betrokken actoren leidt.

Fase 1 zou eind 2010 worden afgesloten. Is dat tijdschema gerespecteerd? Wanneer en volgens welke methode zal fase 1 worden geëvalueerd? Wanneer zullen de resultaten beschikbaar zijn?

Hoe zal het parlement op de hoogte van die resultaten worden gebracht?

Hoe zit het met de toekomstige ontwikkeling van Villo in de gemeenten die nog niet in het systeem zijn gestapt? Is er een uitvoeringsschema voor fase 2 opgesteld? Hoe verlopen de contacten met de betrokken gemeenten, met name wat de keuze van de locaties en de belasting op reclameaffiches betreft?

Is er sinds oktober 2010 een verbetering merkbaar

sur l'évaluation de la phase 1 de Villo, vous aviez répondu que cette évaluation ne pourra se faire que lorsque toutes les stations de la phase 1 seront opérationnelles et lorsque JCDecaux aura installé tous les espaces publicitaires liés, de près ou de loin, à ces stations. Cette condition est essentielle pour que la société privée finance le système.

En outre, lorsque mes collègues ont évoqué les problèmes rencontrés par les usagers et cité notamment l'initiative citoyenne whereismyvillo.be, vous avez insisté sur le fait que JCDecaux n'en était pas à sa première expérience de vélos partagés. Vous avez ajouté qu'avant Bruxelles, la société avait développé des systèmes similaires, notamment à Paris et à Lyon, et que le système bruxellois était la version la plus aboutie du projet, bénéficiant de toutes les améliorations apportées progressivement dans les autres villes.

La convention entre JCDecaux et la Région stipule que des emplacements doivent être libres dans au moins une des trois stations les plus proches de la station saturée. Vous avez indiqué dans votre réponse du 27 octobre dernier que le temps d'attente pour qu'une place se libère n'était pas excessif. Si je prends l'exemple de la station la plus proche du parlement, située juste en face du bâtiment sur la rue du Lombard, j'ai constaté une saturation quasi permanente des emplacements, sauf en tout début de journée.

Ce n'est sans doute pas le seul endroit saturé. Cette situation incite certainement les usagers à adopter un autre mode de déplacement. Ils ne veulent en effet pas courir le risque de se retrouver avec leur vélo devant une station inaccessible, car saturée.

On remarque donc que, même si le système bruxellois est le plus abouti, il ne se développe pas aujourd'hui comme on l'espérait.

Au-delà de la question de la saturation, des interrogations quant à la mise en oeuvre de la phase 2 subsistent. Vous aviez déclaré que la seconde phase permettant la mise en place de 2.500 vélos supplémentaires répartis sur un maximum de 200 nouvelles stations pourra se faire à la demande de la Région bruxelloise, sans possibilité de refus de mise en oeuvre par la société JCDecaux.

De diverses déclarations reprises dans la presse, il

met betrekking tot de beschikbaarheid van de plaatsen? Zijn er bovenop de in oktober aangekondigde maatregelen nog extra maatregelen genomen om het systeem te verbeteren?

Is het aantal abonnees en verplaatsingen gestegen ten opzichte van 2010?

ressort pourtant que JCDecaux a bel et bien son mot à dire et n'entamera le développement de la seconde phase que si elle y trouve son compte au niveau de ses espaces publicitaires. Or, de leur côté, les communes ne sont pas disposées à perdre leur droit de percevoir des recettes liées à la taxe sur l'affichage publicitaire, ce qui est tout à fait légitime de leur part et engage inévitablement un bras de fer entre les différents acteurs concernés.

Il était prévu que la phase 1 se clôture à la fin de l'année 2010. Où en est-elle ? Est-elle maintenant close ? Dans la négative, dans quel délai le sera-t-elle ? Comment est (ou sera) réalisée l'évaluation de cette phase ? Selon quelle méthodologie ? Quels sont les délais dans lesquels cette évaluation sera initiée ? Quand prendra-t-elle fin ?

Comment le parlement sera-t-il informé du résultat de cette évaluation ?

Je voudrais également vous interroger sur le développement futur de Villo dans les communes qui ne bénéficient pas encore du système et l'agenda de la mise en oeuvre de l'éventuelle phase 2 du plan. Qu'en est-il des contacts et des négociations avec les communes concernées, notamment en ce qui concerne le choix des emplacements et la question de la taxe sur l'affichage publicitaire ?

Quant aux moyens mis en oeuvre pour améliorer le service aux usagers et diminuer l'effet de saturation de certaines stations, quels sont les progrès enregistrés par Villo depuis le mois d'octobre 2010 ? Des mesures supplémentaires à celles annoncées en octobre 2010 ont-elles été prises pour améliorer le système ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles ?

Dans tous les cas, quels sont les résultats obtenus au niveau de la disponibilité des emplacements, du nombre d'abonnés et du nombre de déplacements au début de l'année 2011 par rapport à 2010 ?

Bespreking

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

De heer Jef Van Damme.- Ik sluit me volledig aan bij de vragen van de heer de Patoul. Villo is een vrij succesvol project waarmee uw voorganger is

Discussion

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *J'adhère totalement aux propos de M. de Patoul. Villo est une initiative plutôt réussie, qui avait été lancée*

begonnen en ik ben blij dat u het voortzet. Het is een project dat niet alleen de mobiliteit in de stad verbetert, maar ook de visibiliteit van fietsen in de stad vergroot. Daardoor is fietsen in de stad geen absurditeit meer, maar iets dat iedereen elke dag opnieuw kan doen.

Op een persconferentie anderhalf jaar geleden kwam de vraag op om het Villo-systeem uit te breiden naar de randgemeenten. Daar is het openbaar vervoer minder ontwikkeld en kan het Villo-systeem een alternatief vormen voor de auto. U ging daar toen mee akkoord. Ik ben een voorstander van een snelle uitbreiding naar de tweede kroon van de Villo-stations. De conclusie in oktober was om nog twee maanden te wachten. Mei is volgens mij het ideale moment om bijvoorbeeld de verdubbeling van het aantal stations te lanceren omdat het goede weer uitnodigt tot fietsen.

Ik hoop vooral dat uw antwoord niet hetzelfde zal zijn als in oktober. Toen zei u dat men niet kan beginnen aan de tweede fase zolang verschillende stations nog niet geïnstalleerd zijn. Ik kan u meedelen dat dit nog altijd het geval is, in ieder geval in Sint-Jans-Molenbeek en ik vermoed ook nog in andere gemeenten.

Het mes snijdt aan twee kanten. JCDecaux wil een aantal geplande Villo-stallingen nog niet plaatsen zolang de tweede fase nog niet is goedgekeurd. De ene partij zegt dus dat ze nog niet aan de tweede fase wil beginnen omdat alle geplande Villo-stallingen er nog niet zijn, terwijl de andere partij wil wachten tot de tweede fase van start gaat om die stallingen te plaatsen. Dat is een 'catch 22'.

Ik zou u graag horen zeggen dat de tweede fase van start gaat en dat de plaatsing van de stallingen wordt bespoedigd.

Ik sluit me aan bij de laatste vraag van de heer de Patoul over het beheer door JCDecaux. We kunnen ons daar een aantal vragen bij stellen. Ik haal een paar waar gebeurd feit divers aan. Werknemers van JCDecaux halen vaak fietsen weg van Villo-stallingen, of brengen er fietsen naartoe. Wel, zij parkeren vaak op het fietspad naast de stalling. In de Dansaertstraat is er een Villo-stalling ter hoogte van de Nieuwe Graanmarkt. Als daar fietsen worden geladen of gelost, staat het voertuig van JCDecaux altijd op het fietspad. Dat is verre van ideaal op het gebied van promotie en

par votre prédécesseur et que vous avez poursuivie avec succès. Ce projet a un impact positif sur la mobilité et la visibilité du vélo en ville.

Lors d'une conférence de presse organisée il y a un an et demi, vous avez réagi positivement à la demande d'élargir le système Villo aux communes de la seconde couronne, qui sont moins bien desservies en transports en commun. Au mois d'octobre dernier, vous annonciez que la phase 2 ne serait lancée que lorsque toutes les stations Villo de la phase 1 seraient installées, ce qui n'est pas encore le cas partout, notamment à Molenbeek.

De son côté, JCDecaux déclare vouloir attendre le lancement de la phase 2 pour achever l'installation d'une série de stations prévues dans la phase 1. J'espère vous entendre annoncer aujourd'hui le lancement de la phase 2 et l'activation de l'installation des stations.

Je me joins à la dernière remarque de M. de Patoul sur la gestion de JCDecaux. On a vu des véhicules de JCDecaux se garer sur des pistes cyclables pour placer ou retirer des vélos aux stations, ce qui n'est pas idéal pour une société censée promouvoir l'utilisation de la bicyclette !

bewustmaking. U zou JCDecaux eens moeten aanspreken over dat probleem. Als ze de fiets willen promoten als vervoermiddel, moeten ze die ook respecteren.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Ik ben blij om het nog eens over Villo te hebben. Het is inderdaad mooi weer en leuk om met de Villo-fietsen rond te rijden.

Villo is een initiatief van mijn voorganger, maar ik heb meer gedaan dan het alleen maar voortgezet. Gelet op de moeite die ik heb moeten doen om bepaalde mensen in het project te krijgen omdat ze door mijn voorganger beledigd waren, kan ik met recht en reden zeggen dat we er ons project van gemaakt hebben. Het is een goed project en zorgt ervoor dat de fiets zichtbaarder worden in de stad en dat mensen die niet over een fiets beschikken, er een kunnen gebruiken. Uw opmerkingen over parkeren op fietspaden door mensen van JCDecaux zal ik doorgeven; niemand mag parkeren op het fietspad.

(verder in het Frans)

Dit systeem is een noodzakelijke, efficiënte en duurzame aanvulling van het mobiliteitsaanbod in Brussel.

(verder in het Nederlands)

Ik ben het er dus mee eens dat dit een mooie aanvulling is op het openbaar vervoer. Er is inderdaad geen sprake van concurrentie, maar van een aanvulling, waardoor mensen zich op een efficiëntere manier kunnen verplaatsen zonder wagen.

(verder in het Frans)

Villo telt 22.000 abonnees, die de fietsen meestal gebruiken op wekdagen tijdens de spitsuren. Villo is dus een geloofwaardige en efficiënte verplaatsingswijze geworden.

Het probleem van de overbezetting in de benedenstad en het gebrek aan beschikbare fietsen in de bovenstad is grotendeels opgelost dankzij de aanvullende regeling 's nachts, meer informatie over de beschikbaarheid in de nabijegelegen

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Bien que Villo soit une initiative de mon prédécesseur, nous avons déployé beaucoup d'efforts pour convaincre certaines personnes que celui-ci avait rebutées et nous nous sommes donc véritablement appropriés le projet.*

Villo permet d'accroître la visibilité du vélo en ville et de mettre une bicyclette à disposition de ceux qui n'en possèdent pas.

Je ne manquerai pas de transmettre vos remarques concernant le stationnement des véhicules de JCDecaux sur les pistes cyclables, qui n'est effectivement pas admissible.

(poursuivant en français)

Effectivement, ce système, qui est l'une de nos priorités, apporte à l'offre de mobilité de notre ville un complément nécessaire, efficace et durable.

(poursuivant en néerlandais)

Ce projet complète idéalement l'offre de transports en commun, sans la concurrencer en aucune manière.

(poursuivant en français)

Les 22.000 abonnés recourent surtout à Villo en semaine aux heures de pointe. Je vous ai communiqué les chiffres lors d'une précédente interpellation. Villo constitue donc un mode de déplacement crédible et efficace.

Les problèmes de saturation dans le bas de la ville et de manque de disponibilité dans le haut de la ville ont pu être fortement résorbés grâce à la régulation complémentaire de nuit, aux informations sur les disponibilités dans les stations à proximité et à l'augmentation du nombre d'utilisateurs qui favorise la rotation. Le nombre de plaintes en très forte diminution en est la preuve. Il peut encore arriver qu'une station soit saturée ou vide, mais les problèmes sont en forte régression.

stations en de toename van het aantal gebruikers, wat de rotatie bevordert. Het dalend aantal klachten is hier een bewijs van.

Sommige stations zoals De Brouckère, Beurs of Dansaert zijn nog vaak overbezet tijdens de spitsuren, omdat de bestelwagens van JCDecaux, die de fietsen naar de bovenstad moeten brengen, dan ook vastzitten in het verkeer. Wij overwegen verschillende oplossingen, zoals de plaatsing van extra fietspalen in die stations.

Globaal gezien is de situatie evenwel sterk verbeterd.

(verder in het Nederlands)

Het plan was inderdaad om fase 1 eind 2010 te voltooien. Blijkbaar hebben we onvoldoende rekening gehouden met een aantal administratieve en technische moeilijkheden bij de plaatsing van de laatste installaties. Het ging daarbij zowel over de keuze van de locaties, het overlegproces en de procedure voor vergunningsaanvragen als over technische aspecten, zoals onder meer lopende of geplande werken op het openbare wegennet.

Momenteel moeten er nog ongeveer vijftien stations ingevoerd worden in het systeem. De procedures voor de vergunningsaanvragen bevinden zich wel in de eindfase.

De stations in Molenbeek waarnaar u verwijst, zijn daar niet bij. Molenbeek was een van de gemeenten die een aantal stations kregen, maar waarvan de meer afgelegen delen onder de tweede fase vallen. Misschien zitten er een paar bij de vijftien waarover ik sprak, maar pas na de tweede fase zal de gemeente volledig gedekt zijn en kan JCDecaux hiernaar verwijzen. Ik zal hier meer uitleg over vragen en u die schriftelijk bezorgen.

(verder in het Frans)

De evaluatie van fase 1 zal pas beschikbaar zijn wanneer die fase operationeel volledig afgerond is. Die evaluatie zal niet alleen kwantitatieve elementen bevatten, zoals het aantal stations, het profiel van de langetermijnabonnees, de gebruiksfrequentie en de verdeling per tijdspanne, maar ook een algemene analyse van de werking van het systeem en voorstellen om die te verbeteren.

Les utilisateurs de Villo, dont je fais partie, peuvent en témoigner.

Des stations comme De Brouckère, Bourse ou Dansaert sont souvent saturées aux heures de pointe, car les camionnettes de la société JCDecaux chargées d'emmener les vélos vers le haut de la ville sont également prises dans les embouteillages. Nous envisageons diverses solutions, comme l'augmentation du nombre de bornes à ces endroits.

Mais globalement, la situation s'est fortement améliorée.

(poursuivant en néerlandais)

Il était effectivement prévu de finaliser la phase 1 fin 2010, mais c'était sans compter les difficultés d'ordre administratif et technique liées à l'implantation des derniers dispositifs.

Il manque actuellement une quinzaine de stations. Les processus de demande d'autorisation sont en phase finale.

Le taux de couverture Villo de la commune de Molenbeek ne sera totalement atteint qu'en cours de phase 2. Je vous transmettrai les informations détaillées à ce sujet par écrit.

(poursuivant en français)

Quant à l'évaluation de la phase 1, elle sera disponible à la clôture opérationnelle complète de cette dernière. Elle présentera des éléments quantitatifs comme le nombre de stations, le profil des abonnés de longue durée, les taux d'utilisation, la répartition par tranches horaires, ainsi que des analyses générales relatives au fonctionnement du système et la formulation de propositions d'amélioration.

À cet égard, je vous informe que les services de JCDecaux et ceux de la Région ont déjà entamé le travail et examinent notamment le renforcement capacitaire des stations qui souffrent de saturation ou d'indisponibilité. Cette évaluation vous sera communiquée dans les semaines qui suivent la finalisation de la phase 1.

Quant à la phase 2, de nombreuses communes de la seconde couronne nous ont adressé des signaux clairs sur leur souhait de pouvoir faire profiter leurs

JCDecaux en het gewest zijn reeds met die opdracht begonnen. Zo bestuderen ze momenteel een verhoging van de capaciteit in de stations met overbezettingsproblemen. U zult de evaluatie enkele weken na de afwerking van fase 1 ontvangen.

Wat fase 2 betreft, hebben meerdere gemeenten van de tweede kroon de wens te kennen gegeven om in het Villo-systeem te stappen. Enkele weken na de voltooiing van fase 1 zullen we officieel contact met hen opnemen.

De gemeenten zijn uiteraard volwaardige spelers bij de ontwikkeling van het Villo-systeem. Het overleg over de locaties van de stations zal binnenkort van start gaan. In bepaalde gevallen vonden er reeds technische contacten plaats.

(verder in het Nederlands)

De gemeentebelastingen zijn, zoals de naam het aangeeft, een exclusieve bevoegdheid van de gemeenten. Ik kan wel meegeven dat de reclamevoorzieningen in de tram- en bushaltes meestal zijn vrijgesteld van deze belastingen. Aangezien het hier ook om een openbare dienstverlening gaat, zou men kunnen veronderstellen dat de gemeenten openstaan voor een discussie, maar het komt mij niet toe om daarover te beslissen.

(verder in het Frans)

In de winter bedraagt de rotatiegraad (aantal keer dat elke fiets per dag wordt gebruikt) gemiddeld 1. De rotatiegraad is begin 2011 nooit minder dan 1 geweest en kwam eind maart in de buurt van 2. In dezelfde periode in 2010 schommelde de rotatiegraad tussen 0,25 en 1,5. De weersomstandigheden waren misschien echter niet vergelijkbaar. Ons doel is een rotatiegraad van 3 te overschrijden tijdens de zomermaanden.

Hoe meer Villo wordt gebruikt, hoe minder lege of overbezette stations er zullen zijn.

Het aantal verhuringen is gestegen van 6.000 per week begin 2010 tot bijna 25.000 per week begin 2011. Het aantal abonnees is gestegen van 5.000 begin 2010 tot 22.000 abonnees op vandaag.

(verder in het Nederlands)

habitants et usagers de Villo. Les contacts officiels avec ces communes vont commencer à l'issue de la phase 1, soit dans quelques semaines.

Il est entendu que les communes sont un acteur à part entière de la mise en oeuvre de Villo. Tout est concerté et négocié, y compris, évidemment, les choix d'implantation de chaque dispositif. Un travail de concertation doit d'ailleurs être entamé pour identifier les futurs espaces d'implantation. Des contacts techniques ont déjà été entrepris dans certains cas.

(poursuivant en néerlandais)

Les taxes communales relèvent de la compétence exclusive des communes. Les dispositifs publicitaires aux arrêts de bus et trams sont, pour la plupart, exonérés de ces taxes. Étant donné qu'il s'agit d'un service public, les communes seront vraisemblablement ouvertes à la discussion, mais il ne m'appartient pas d'en décider.

(poursuivant en français)

Concernant votre question sur les résultats enregistrés, nous sortons de la période hivernale durant laquelle il y a moins d'usagers. En hiver, le taux moyen de rotation journalière de chaque Villo fut de l'ordre d'une, cela signifie que le nombre d'utilisations par jour n'est pas descendu au-dessous d'une au début de 2011, et s'approchait de deux fin mars. En 2010, pour la même période, ce taux journalier a varié de 0,25 à 1,5. Nous prévoyons, pour l'été, de dépasser le taux moyen de rotation journalière de trois.

Plus Villo sera utilisé, moins les stations seront vides ou surexploitées, car la rotation se fera de manière plus fluide et plus fréquente.

Nous sommes passés de 6.000 véhicules Villo par semaine début 2010 à 25.000 en 2011. Il en va de même pour le nombre d'abonnés qui est passé de 5.000 en 2010 à 22.000 actuellement.

(poursuivant en néerlandais)

Dorénavant, l'abonnement Villo peut être chargé sur la carte des abonnés Mobib qui pourront, grâce à une action spéciale, rouler gratuitement en Villo tout l'été. Cette collaboration avec la STIB devrait encourager davantage de personnes à expérimenter

Voortaan kan het Villo-abonnement ook op de Mobibkaart worden geladen. Wij hopen dat die samenwerking met de MIVB nog meer mensen zal aanzetten om de Villo-fietsen uit te proberen. Momenteel loopt er een speciale actie, waardoor houders van een Mobibkaart tijdens de hele zomer gratis met Villo kunnen rijden en pas nadien moeten laten weten of ze hun abonnement willen verderzetten of opzeggen.

(verder in het Frans)

Het is niet zo dat alle Villo-fietsen in dezelfde richting rijden. Er is weliswaar een duidelijke beweging van de bovenstad naar de benedenstad, maar de Villo-fietsen worden ook vaak gebruikt op andere plaatsen. Niet alle bestemmingen liggen in het centrum van de stad. De uitbreiding van het systeem tot de tweede kroon zal de situatie nog verbeteren, aangezien er dan nog meer verplaatsingen tussen de gemeenten zullen plaatsvinden.

(verder in het Nederlands)

Het zou goed zijn moesten er meer elektrische fietsen in Brussel zijn, vooral voor de mensen die moeite hebben om een gewone fiets te gebruiken. De fietsen in het Villo-systeem zijn onderhevig aan een grote slijtage. Elektrische fietsen zijn daar nog veel gevoeliger voor dan gewone fietsen. Op dit moment zou het daarom te duur zijn om een reeks elektrische fietsen in te schakelen in het Villo-systeem.

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).*- *U blijft voorzichtig en zegt niet wanneer fase 1 precies voltooid zal zijn. Ik zal u dus binnen enkele maanden opnieuw ondervragen als het proces te lang duurt.*

Ik betreur voorts dat het gebruik van elektrische fietsen niet worden overwogen. Ik ben zeker dat hier een publiek voor is.

- Het incident is gesloten.

le système des vélos partagés.

(poursuivant en français)

Il ne faut pas laisser entendre que les utilisateurs de Villo circulent pour ainsi dire à sens unique. S'il est vrai que l'on observe un mouvement prononcé du haut vers le bas de la ville, il n'en reste pas moins que de nombreux déplacements avec des véhicules Villo ont également lieu en d'autres endroits.

Tous les déplacements ne se concentrent évidemment pas dans le centre-ville. Nous pensons que lorsque la deuxième couronne sera incluse dans le système, la situation s'améliorera encore, puisque nous assisterons alors à des déplacements entre les communes, et pas uniquement en direction du centre.

(poursuivant en néerlandais)

Le vélo électrique est effectivement une option intéressante pour certaines personnes. Il n'est toutefois pas envisageable pour l'instant dans le cadre du système Villo, en raison de l'usure encore plus rapide de ces vélos par rapport aux bicyclettes classiques, ce qui rendrait leur utilisation trop coûteuse.

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Vous clôturez donc la première phase de ce projet. Vous restez cependant prudent puisque vous ne nous avez pas donné de date précise. Nous reviendrons donc, dans quelques mois, sur le sujet si nous ne voyons pas le processus se finaliser.

Je voudrais insister sur la question des vélos électriques dans la mesure où ils peuvent quand même toucher un public qui, par manque de condition physique par exemple, n'envisage pas la possibilité de se déplacer à vélo. Il me semble que nous devrions étudier sérieusement la question.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de noodzakelijke algemene evaluatie van de zones-30 en de snelheidsbeperking tot 50 km/uur na de studies van Touring".

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

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de gegevens over de evolutie van het autoverkeer".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *In het activiteitenverslag van Mobil Brussel staan een aantal cijfers die nogal tegenstrijdig lijken. Zo zou de hoeveelheid verkeer in 2008 met 4% zijn afgenomen in vergelijking met 2003, terwijl het fileprobleem blijft bestaan. Wat verder staat er dat de autodruk tussen 2003 en 2008 is gestegen op de*

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "la nécessité d'une évaluation globale des 'zones 30 km/h' et de la limitation à 50 km/h au vu des études de Touring".

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les données relatives à l'évolution du trafic automobile".

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

Mme Céline Delforge.- Le rapport d'activités 2010 publié par Bruxelles Mobilité présente des chiffres apparemment contradictoires sur l'évolution du trafic automobile en Région bruxelloise. Selon ce rapport, en effet, "par rapport à 2003, le trafic (en 2008) est globalement en légère baisse (environ 4%), mais la congestion persiste"... "Entre 2003 et

grote verkeersassen en dat het aantal afgelegde kilometers op secundaire wegen met bijna 30% is toegenomen tussen 2000 en 2010.

In het regeerakkoord staat dat het autoverkeer tegen 2018 met 20% moet zijn afgenomen in vergelijking met 2001.

Hoe moet ik de schijnbaar tegenstrijdige cijfers interpreteren?

Wat wordt er bedoeld met begrippen als "het aantal afgelegde kilometers" of "de verkeerslast"?

Welke methodes gebruikt het Brussels Gewest om de evolutie van het autoverkeer te meten?

Hoe zit het met de huidige verkeerslast?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Als we onze doelstellingen inzake mobiliteit willen halen, is het inderdaad belangrijk dat we de hoeveelheid verkeer goed kunnen meten.*

De cijfers van Mobiel Brussel zijn niet tegenstrijdig. Het totale volume van het verkeer was in 2008 lager dan in 2003, maar op de grote verkeersassen tussen de wijken werd er een toename vastgesteld. De voornoemde daling had trouwens ook te maken met de lagere gemiddelde snelheid van het verkeer.

De resultaten werden verkregen door twee tellingen in 2003 en 2008 met elkaar te vergelijken. Het aantal afgelegde kilometers werd berekend met een simulatie. Daarvoor werd naar de jaren 1991 en 2001 gekeken. Dat zijn de referentie jaren in de studies voor het Iris 2-plan. Het kost veel werk, tijd en geld om de huidige methode aan te passen. We overwegen een update om efficiënter te werken.

Met "verkeerslast" bedoelt men het aantal voertuigen dat op 24 uur tijd langs een bepaalde

2008, la pression automobile a tendance à augmenter sur les voiries interquartiers"... "En dix ans (entre 2000 et 2010), le nombre de kilomètres parcourus sur les voiries secondaires a augmenté de presque 30%".

La réduction de 20% de la charge de trafic par rapport à 2001 d'ici 2018 figure parmi les objectifs prioritaires de l'accord de gouvernement. Il me paraît donc utile de clarifier la situation actuelle et les objectifs poursuivis.

Comment interpréter ces chiffres apparemment contradictoires ?

Que recouvrent les notions de "charge de trafic", de "nombre de kilomètres parcourus", "l'importance de la congestion" ou la "part modale de l'automobile individuelle" ?

Quels sont les outils techniques et méthodologiques à la disposition de la Région pour suivre l'évolution de l'ampleur du trafic automobile ?

Globalement, quelle est la situation actuelle de la charge de trafic par rapport à 2001 ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- L'aboutissement des objectifs de mobilité volontaristes demande en effet que nous puissions les évaluer et disposer d'outils et d'indicateurs à cet égard. Vous avez raison de vous en préoccuper.

Il n'y a pas de contradiction entre les chiffres publiés dans le rapport d'activités 2010 de Bruxelles Mobilité. Le volume du trafic mesuré par comptages est globalement en baisse en 2008 par rapport à 2003, mais pas en ce qui concerne les relations interquartiers, soit sur les axes reliant les quartiers. Par ailleurs, ces réductions enregistrées du nombre de déplacements s'expliquent également par la réduction de la vitesse moyenne de la circulation.

Ces observations ont été obtenues en comparant deux campagnes de comptage rigoureusement identiques réalisées en 2003 et en 2008. Les nombres de kilomètres parcourus ont été calculés par modélisation et portent sur les années 1991 et 2001 (et donc pas 2010) qui sont les années de référence pour les études Iris 2. L'actualisation du

locatie rijdt. Het cijfer wordt met een telling bepaald. De vergelijking van het aantal voertuigen per kilometer met de afgelegde afstanden is nuttig om de uitstoot van vervuilende gassen door het autoverkeer te berekenen. Die berekening is niet eenvoudig.

Het fileprobleem kan worden gemeten door rekening te houden met de snelheid van voertuigen. Het aandeel van het autoverkeer in vergelijking met andere vervoersmiddelen wordt vastgesteld met grootschalige onderzoeken.

We overwegen de invoering van een netwerk van automatische verkeersmeters, maar dat is erg duur. Het Brussels Gewest organiseert voorlopig tellingen van het verkeer en metingen van de reistijd en van het verkeer in woonwijken. Elke telling wordt om de vijf jaar herhaald.

Het Brussels Gewest neemt ook deel aan de Beldam-studie, net zoals in 1998-1999.

Om de voornoemde redenen kan ik u geen betrouwbare informatie geven over de verkeerssituatie in 2011.

Uit de metingen blijkt dus dat de totale hoeveelheid verkeer tussen 2003 en 2008 is gedaald.

De gemiddelde snelheid op het Brusselse wegennet is tussen 2004 en 2009 met ongeveer 5% gedaald. De daling is het sterkst tussen 6 en 7 uur 's ochtends, op de verkeersassen die wijken met elkaar verbinden, en 's avonds op invalswegen. De evolutie van het verkeer tussen de wijken en het aandeel van het autoverkeer in vergelijking met andere vervoersmethoden zal eind dit jaar gekend zijn.

Om de invoering van het Iris 2-plan en de mobiliteitsdoelstellingen te realiseren, streven mijn diensten ernaar om een systeem in te voeren waarmee het verkeer efficiënt kan worden gemeten. Het is de bedoeling dat het Brussels Gewest de verkeersstromen beter kan volgen.

modèle nécessite un travail lourd, lent et coûteux. Sa mise à jour est à l'étude afin d'en faire un outil plus pratique et plus efficace.

On appelle "charge de trafic" le nombre de véhicules qui passent par un point en 24 heures. Cette charge est mesurée par comptage. La grandeur exprimée en véhicules par kilomètre, associée aux distances parcourues, est très intéressante, notamment pour évaluer l'émission de polluants liés au trafic automobile. Malheureusement, elle est extrêmement difficile à mesurer.

La congestion, quant à elle, peut être évaluée en observant les vitesses des véhicules lors des campagnes de mesure de temps de parcours. La part modale de l'automobile est mesurée en réalisant de vastes enquêtes comme l'étude interrégionale Beldam qui est en cours.

À défaut d'un réseau de postes de comptage automatique permanent, qui est à l'étude mais demande des moyens importants, la Région réalise des campagnes de comptage (une en 2003, une en 2008 et une autre prévue en 2013), de mesures de temps de parcours (une en 2004, une en 2009, et une autre prévue en 2014) et d'évaluation du trafic qui transite dans les quartiers résidentiels (une en 2005, une autre prévue à l'automne 2011 et encore une en 2016). Chaque campagne est répétée tous les cinq ans.

Comme elle l'avait fait en 1998-1999 pour l'enquête de mobilité Mobil, la Région participe à l'étude Beldam.

Pour les raisons que je viens d'évoquer, il n'est pas possible de donner des informations scientifiquement fondées sur la situation du trafic en 2011.

Sur la base des mesures réalisées, on observe une baisse du volume général du trafic entre 2003 et 2008.

La vitesse sur le réseau bruxellois a quant à elle diminué de 5% environ entre 2004 et 2009, de manière nette entre 6 heures et 7 heures du matin, ainsi que dans les zones interquartiers, aux sorties de la ville le matin et aux entrées de la ville le soir. L'évolution du transit dans les quartiers et des parts modales seront disponibles à la fin de cette année.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Iedereen is zich ervan bewust dat er betrouwbare gegevens over mobiliteit moeten worden verzameld. Daar moet genoeg geld voor worden uitgetrokken.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NADIA EL YOUSFI

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

betreffende "de Bike Pading-routes".

De voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord.

mevrouw Nadia El Yousfi (*in het Frans*).- *Sommige Brusselse gemeenten beschikken al een aantal jaren over zogenaamde Bike Pading routes. Hierbij worden groepjes kinderen op het traject van en naar school begeleid door PWA'ers. Dit systeem biedt heel wat voordelen: minder wegverkeer, de sensibilisering van kinderen voor alternatieve vervoersmodi en de betrokkenheid van de ouders.*

Het systeem worstelt met problemen ten gevolge van een gebrek aan middelen en aan begeleiders. Ik zou de stopzetting van dit initiatief - zoals al eerder het geval was met 'Met belgerinkel naar de

Je vous confirme donc que pour accompagner la mise en oeuvre du Plan Iris 2 et l'achèvement des objectifs de mobilité, les services stratégiques de l'administration entament des démarches pour se doter d'un outil de modélisation et de comptage intégrant les divers indicateurs. Il offrira à la Région un système de suivi et de simulation des flux de circulation, et renforcera ainsi l'expertise interne requise au sein de l'administration.

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

Mme Céline Delforge.- Nous sommes tous conscients de l'importance de la collecte de données, en politique en général, et en matière de mobilité en particulier. C'est parce qu'elle est fondamentale que nous devons y allouer les moyens nécessaires.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME NADIA EL YOUSFI

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

concernant "les circuits Bike Pading".

M. le président.- La parole est à Mme El Yousfi.

Mme Nadia El Yousfi.- Depuis quelques années, plusieurs communes bruxelloises disposent de circuits Bike Pading. Ce système consiste en l'accompagnement par des personnes disposant du statut d'ALE de groupes d'enfants à vélo sur le trajet qui relie le domicile à l'école. Ce modèle de mobilité douce revêt plusieurs aspects positifs, comme la réduction du trafic routier et la sensibilisation des enfants aux modes de transport alternatifs. Par ailleurs, les parents sont également invités à participer à la démarche, ce qui multiplie les retombées positives.

D'après les informations qui me reviennent, le

winkel' - zeer betreuren.

Welke Bike Pading-circuits bestaan er in het Brussels Gewest? Met welke middelen wordt er gewerkt? Hoe gebeurt de coördinatie? Wat zal de staatssecretaris ondernemen om dit initiatief niet teloor te laten gaan?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Het woon-schoolverkeer te voet en op de fiets heeft nog heel wat groeipotentieel, vooral dan in het basisonderwijs. Het is zeer geschikt voor korte afstanden.*

Het Brussels Gewest moet alle initiatieven die deze vervoerswijzen in de hand werken, steunen.

Het systeem van Bike Pading of Bike Pooling is het best ontwikkeld in Evere en Schaarbeek. De kinderen wachten op een vast punt op de doortocht van hun fietsgroep. De groep wordt begeleid door opgeleid gemeentepersoneel en ook door ouders die vrijwillig meerijden. De kinderen worden vergezeld, bijna vanaf hun woning tot aan de schoolpoort, zowel 's ochtends als 's middags en gans het schooljaar. Er vertrekken vier trajecten in Schaarbeek, twee ervan lopen door tot in Evere. Hierbij wordt een tiental scholen aangedaan.

Het begeleidend gemeentepersoneel bestaat uit stadswachten die meestal een PWA-statuut hebben. De Bike Pads worden dus met gemeentelijke middelen betaald, maar er doen op vrijwillige basis ook ouders mee.

Ook elders bestaan er gelijkaardige initiatieven, maar dan op vrijwillige basis georganiseerd door de ouders of de leerkrachten van specifieke scholen.

Scholen worden bij het opstellen van hun Schoolvervoersplannen aangemoedigd om dit soort initiatieven te nemen. Het Brussels Gewest steunt dit door aan de deelnemende kinderen fietshesjes en -helmen aan te bieden. De Schoolvervoerplannen worden momenteel

projet commence à montrer ses limites, faute de moyens tant humains que financiers dans le chef des communes. Il serait regrettable que ce dispositif disparaisse, comme cela a déjà été le cas pour l'opération "J'achète à vélo".

Quels sont les réseaux de Bike Pading existant actuellement au sein de notre Région ? Avec quels moyens humains et financiers fonctionnent-ils ? Quelle est l'instance qui coordonne ce système ? Quelles dispositions pourriez-vous prendre afin de préserver ce dispositif ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Comme vous, je suis particulièrement attentif aux déplacements par des modes actifs sur le chemin de l'école. Il est clair que les déplacements à pied et à vélo ont un potentiel de développement très important, notamment dans l'enseignement primaire. Ils se prêtent particulièrement aux courtes distances.

Les enfants constituent un public cible pour l'appropriation de ces modes de déplacement. La Région doit effectivement se montrer volontariste et soutenir les initiatives en la matière.

C'est à Evere et Schaerbeek que le Bike Pading (ou Bike Pooling) est le plus structuré et le mieux développé. Dans ces communes, comme pour un bus scolaire qui passe par un itinéraire déterminé à heure fixe, les enfants attendent l'arrivée du groupe à vélo à un arrêt précis. Les groupes sont encadrés par des accompagnateurs communaux formés en la matière, ainsi que par des parents bénévoles.

Les enfants sont ainsi accompagnés à vélo d'un point de rendez-vous à proximité de leur maison jusqu'à leur école, matin et après-midi, tout au long de l'année scolaire. Quatre itinéraires partent de Schaerbeek et deux d'entre eux se poursuivent dans Evere. Ce sont ainsi près de dix écoles qui sont desservies.

Le personnel communal affecté à l'encadrement des rangs de vélos est constitué de gardiens de la paix. Ces accompagnateurs sont souvent sous statut ALE. C'est donc à partir des ressources communales que sont réalisées ces initiatives, mais également avec le concours de parents bénévoles.

geëvalueerd en daarbij wordt aandacht besteed aan acties om het collectief schoolvervoer op de fiets en te voet te promoten. Er wordt momenteel een studie gemaakt die het succes van dit soort acties in het verleden moet bekijken.

De Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB) belegt binnenkort een vergadering om alle gemeentelijke initiatieven op dit vlak onder de loep te nemen. In de loop van de volgende maanden zal een en ander duidelijker worden.

De actie 'Met belgerinkel naar de winkel' is niet afgevoerd bij gebrek aan middelen maar omdat het verwachte succes uitbleef, dit in tegenstelling tot in Vlaanderen en Wallonië. In Brussel heeft de impuls die gegeven werd aan een nieuwe start niet gewerkt. Vandaar dat we de actie nu vervangen hebben door 'Bike Experience', dat wél succesvol is.

Des initiatives ponctuelles existent ailleurs. À Watermael-Boitsfort, des parents d'enfants de l'école de la Sainte-Famille organisent bénévolement un circuit pour se rendre à l'école à vélo, selon des modalités variables. Les enseignants de l'école secondaire Koninklijk Atheneum Unescoschool à Koekelberg ont dernièrement lancé des circuits de Bike Pooling à l'attention de leurs élèves. Les enseignants y assurent eux-mêmes l'encadrement.

Dans le cadre des plans de déplacements scolaires, les écoles sont encouragées à prendre l'initiative d'un Bike Pooling. En guise de soutien, la Région offre à ces écoles des chasubles et des casques à destination des élèves qui y participent. La démarche des plans de déplacements scolaires est actuellement soumise à une évaluation. Dans ce cadre, il sera étudié comment renforcer la mise en place d'actions de mise en selle, telles les rangs de vélos. Nous examinons aussi des actions spécifiques qui visent les rangs à pied.

Afin d'encourager au mieux les alternatives à la voiture individuelle pour se rendre à l'école, dont les rangs de vélos, une étude a été lancée récemment pour analyser les conditions du succès d'actions de ce type. Nous nous baserons évidemment sur cette étude pour améliorer le dispositif.

Parallèlement, l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) organise prochainement une réunion visant à faire le point sur les initiatives communales en la matière : les initiatives prises dans le passé, leurs acteurs, les obstacles, etc. Des éléments de réponse seront disponibles dans les prochains mois.

L'action "J'achète à vélo" n'a pas disparu par manque de moyens, mais parce que nous avons constaté qu'elle ne donnait pas les résultats escomptés. L'action "Bike Experience" la remplace.

C'était une action qui fonctionnait bien en Flandre et en Wallonie, mais, à Bruxelles, elle avait peu de succès. Nous avons essayé de la réorienter pour la rendre plus populaire, en vain. Nous avons dès lors choisi de réaffecter ses moyens à une autre action qui se déroule avec succès.

De voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord.

M. le président.- La parole est à Mme El Yousfi.

Mevrouw Nadia El Yousfi (*in het Frans*).- *Spreekt u over een evaluatie door het gewest?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (*in het Frans*).- *Ja.*

Mevrouw Nadia El Yousfi (*in het Frans*).- *Overweegt u om de gewestelijke steun uit te breiden? Wacht u daarvoor op de evaluatie?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (*in het Frans*).- *Dit is een mogelijkheid. De vraag is of we het kunnen financieren als meer scholen zich aansluiten bij het systeem.*

De scholen hebben ook hun verantwoordelijkheid. We zoeken naar een haalbaar scenario, dat zoveel mogelijk scholieren ertoe aanzet om de fiets te gebruiken.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE CLOSE

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

betreffende "het strategisch plan 'Taxi naar de toekomst'".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW,

betreffende "de vergroening van de taxisector".

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

Mme Nadia le Yousfi.- Vous parlez d'une évaluation. S'agit-il d'une étude de la Région ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Oui.

Mme Nadia le Yousfi.- À votre niveau, y a-t-il déjà eu une réflexion concernant l'extension du soutien régional, pour qu'il ne se limite pas à la mise à disposition de casques et de chasubles ? Attendez-vous l'évaluation à ce sujet ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- C'est une question qui est actuellement à l'étude. Nous devons évaluer le coût global si la plupart des écoles venaient à adopter ce système. Va-t-on pouvoir le financer ?

N'oublions pas que la responsabilité des écoles intervient aussi dans cette question. Nous étudions plusieurs scénarios afin de choisir à la fois le plus réaliste et celui qui amènera le plus d'écoliers à utiliser le vélo.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE CLOSE

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

concernant "le plan stratégique 'Un taxi pour l'avenir'".

INTERPELLATION JOINTE DE MME BRIGITTE DE PAUW,

concernant "la réduction de l'impact sur l'environnement du secteur des taxis".

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

De heer Philippe Close (in het Frans).- Volgens de website van Mobiel Brussel bestaat er een strategisch plan voor de taxisector dat "Taxi naar de toekomst" heet. Het plan is hoofdzakelijk bedoeld om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren en bevat maatregelen als de invoering van een kwaliteitslabel, de invoering van hybride en elektrische taxi's enzovoort.

De voorstellen uit het plan zijn erg ingrijpend voor de taxisector. Weerspiegelt het plan uw intenties? Ik weet dat de regering nog geen beslissing heeft genomen. Hebt u overleg gepleegd met de taxisector? Staan bepaalde maatregelen al op de agenda, en zijn ze reeds begroot?

Ik geloof dat de taxisector moet worden hervormd. Ik verwijs daarvoor bijvoorbeeld naar het incident op de luchthaven in Zaventem en naar de spanningen die daar binnen de sector heersen.

Ik sta achter de invoering van een strategisch plan, maar we moeten op onze hoede zijn. Er rijzen nog heel wat vragen. Door het plan op de website van Mobiel Brussel te zetten, lijkt het al erg officieel.

Ik neem aan dat er nog debatten zullen volgen en dat het plan aan het parlement zal worden voorgelegd, maar wat is de huidige stand van zaken?

M. Philippe Close.- Je me permets de revenir sur la problématique des taxis. Je souhaiterais, au-delà de mon interpellation, vous entendre sur les suites des différents mouvements, sur le nouvel habillage qui fait couler beaucoup d'encre, sur les nouveaux tarifs, sur la représentativité des uns et des autres.

Le site de Bruxelles Mobilité nous apprend que la Région dispose d'un plan stratégique pour le secteur des taxis, intitulé "Un taxi pour l'avenir". L'objectif principal de ce plan serait d'améliorer la qualité du service de taxis à Bruxelles. Le document, téléchargeable sur le site, prévoit notamment les mesures suivantes :

- étudier l'introduction d'un label de qualité qui récompenserait les efforts des sociétés de taxis allant au-delà des dispositions réglementaires ;
- autoriser les services de taxi-moto et les tester ;
- introduire un écolabel pour les véhicules sur la base de l'écoscore, qui deviendrait obligatoire lors de l'octroi de nouvelles licences ;
- introduire progressivement les taxis hybrides et les taxis électriques, pour lesquels un nombre spécifique de licences serait réservé ;
- stimuler le regroupement des entreprises de taxis. Il faut voir ici quel est l'objectif qui est poursuivi.

Dans la mesure où les changements prévus sont fondamentaux pour le secteur, je voulais vous interroger sur cette démarche. S'agit-il d'une note d'intention de votre part ? Je sais qu'il n'y a pas encore de décision du gouvernement à ce sujet. Est-ce qu'une concertation a été organisée avec les représentants du secteur ? Les mesures ont-elles déjà été agendées et budgétisées ?

Je crois que ce secteur a en effet besoin d'être réformé. On ne sait pas ce qu'il s'est exactement passé à Zaventem. En tout cas, l'actualité a collé à nos débats parlementaires. Des tensions existent à l'aéroport, certaines personnes "survivant" dans le secteur, provoquant le mécontentement d'autres.

Je trouve cela très bien qu'on fasse un plan stratégique. Mais je vous mets en garde. Dans quoi s'inscrit-il ? Est-ce qu'il s'agit d'une nouvelle étape d'un processus ? S'agit-il de vos propositions ? Le fait que ce plan soit disponible sur le site de

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

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik ondersteun uiteraard de vragen van de heer Close. Het is dringend nodig dat de taxisector een positief imago krijgt want wat er gebeurd is in Zaventem, is geen goede zaak. Mijn voorstel om een positiever imago te geven aan de taxi's heeft te maken met de vergroening van de sector.

De bescherming van het leefmilieu speelt een heel belangrijke rol in het dagelijks leven en a fortiori in het domein van transport en mobiliteit. Een middel om de eigen impact op onze planeet te meten is de zogenaamde ecologische voetafdruk. Steeds meer mensen houden hier rekening mee en compenseren hun vlieguren door vrijwillig een CO2-taks te betalen.

Gezien het belang van de taxisector in het vooropgestelde Brusselse mobiliteitsbeleid is het interessant om ook binnen die sector te werken aan een vergroening en zo de ecologische voetafdruk te verminderen. Door een ecoscore krijgt de klant informatie over de impact van zijn/haar verplaatsing en kan hij/zij de keuze maken voor een milieuvriendelijkere wagen.

In uw beleidsplan "Taxi's" kondigde u aan om in samenwerking met de taxisector een ecoscore uit te werken. Hoever staat het daarmee? Is dat opgenomen in het overleg met de sector?

Er is ook sprake van een proefproject met een elektrische taxi. Kan u daarover meer informatie geven?

Hebt u al initiatieven genomen? Is het uw intentie om het project Ecologisch rijden verder uit te werken?

Samengevoegde bespreking

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

Bruxelles Mobilité le rend très officiel.

J' imagine que de multiples débats et discussions suivront, ainsi que la soumission de ce plan au parlement. Mais, actuellement, quel est le statut du document ?

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Je souscris aux questions de M. Close. Il est urgent que le secteur des taxis montre une image positive. Pour ma part, j'estime que cette image doit passer par un caractère plus vert du secteur, en réduisant son empreinte écologique.*

Dans votre plan stratégique "Taxis", vous annoncez le développement d'un ecoscore en collaboration avec le secteur des taxis. Qu'en est-il ? Est-ce repris dans la concertation avec le secteur ?

Il est aussi question d'un projet pilote avec un taxi électrique. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Avez-vous déjà pris des initiatives ? Avez-vous l'intention de poursuivre le projet "Écoconduite" ?

Discussion conjointe

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Namens de MR wil ik ook graag meer informatie vragen over uw strategisch plan voor de taxisector. Is het louter een intentieverklaring, of is het de bedoeling om het op korte termijn werkelijk uit te voeren?*

Ik wil het hebben over de milieuprestaties van taxi's, die ook aan bod komen in het plan. U zegt dat er een openbare aanbesteding komt voor de plaatsing van laadpalen bij standplaatsen voor taxi's. De organisatie van dat soort maatregelen moet op optimale wijze gebeuren. Mijn fractie heeft u al meerdere keren op initiatieven als Zen Car gewezen.

Om dergelijke maatregelen in goede banen te kunnen leiden, moeten ze gebaseerd zijn op een volledige analyse van alle factoren die een rol spelen. Hebt u zo'n analyse uitgevoerd? Hebt u uw maatregelen aangekaart op het interministeriële overleg over elektrische wagens? Bestaat er een vergelijkende studie over systemen voor het opladen van elektrische wagens? Die moet worden uitgevoerd voordat er laadpalen worden geplaatst.

Onder een vergelijkende studie versta ik zowel het systematisch bestuderen van systemen voor elektrische taxi's in het buitenland als een diepgaande studie over oplaadsystemen voor elektrische wagens in stedelijke omgevingen.

Er zouden specifieke vergunningen voor elektrische taxi's worden ingevoerd. Daarom hoop ik dat de Brusselse overheden overleg hebben gepleegd met de taxibedrijven.

Wanneer zullen het bestek voor de elektrische taxi's en de studie hierover klaar zijn?

Waarin bestaat de globale visie van de regering over elektrische wagens?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Le groupe MR souhaite aussi avoir des nouvelles de ce que vous proposez au secteur, Mme la ministre, pour le rassurer. Nous aimerions aussi savoir si le plan stratégique 2011 sur les taxis est une simple déclaration d'intention ou s'il comporte vraiment des études et un fond concret. S'inscrit-on véritablement dans des réalisations pragmatiques à court terme ?

Je voudrais vous interroger aussi sur un point qui me tient à coeur : les performances environnementales des taxis telles qu'elles sont présentées dans le plan. Vous dites qu'une adjudication sera lancée pour l'installation de bornes de rechargement sur des aires de stationnement de taxis. Nous souhaitons que la réflexion et l'organisation de ce genre de mesures puissent se faire de façon optimale et pas au coup par coup. Nous avons déjà eu l'occasion de vous interroger à de multiples reprises concernant diverses opérations, telles que Zen Car, défendues par d'autres ministres en matière d'électromobilité.

Pour une organisation optimale de ce type de mesure, il faut qu'elle ait été réfléchi sur la base d'une analyse complète de tous les facteurs qui vont entrer en jeu. Nous aimerions savoir où en est cette analyse. Y a-t-il eu concertation sur ce point avec la plateforme interministérielle de coordination sur l'électromobilité, dirigée par M. De Lille ? Y a-t-il eu une étude comparative des systèmes de charge rapide et de station d'échange, avant d'opter pour le choix d'un réseau de bornes ?

Par "étude comparative", j'entends deux angles à la fois. Premièrement, une étude systématique des nombreux cas existant à l'étranger de compagnies de taxis utilisant soit l'application des stations d'échange (comme à Tokyo et San Francisco), soit des réseaux de recharge rapide et une lampe (comme à Amsterdam). Deuxièmement, une étude comparative approfondie de l'adéquation optimale des stations d'échange et des réseaux de recharge dans les milieux urbains, tels qu'analysés dans plusieurs études européennes, américaines et japonaises.

Puisqu'il est dit que ces véhicules feront l'objet d'un nombre de licences spécifiques, une concertation avec le secteur a dû avoir lieu en ce qui concerne lesdits véhicules. Je ne peux qu'espérer que les autorités bruxelloises, en ce compris les services de

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik heb inderdaad een strategisch plan voor de taxi's uitgewerkt. De prioriteit ligt bij een betere dienstverlening: betere informatie aan de klant, een breder aanbod, enzovoort.*

Dit is geen regeringsbeslissing, maar een open engagement van mij persoonlijk als toezien minister. De sector moet weten wat onze doelstellingen zijn. Ik heb het plan voorgesteld aan de regering en aan de commissieleden en het is te vinden op de site van Mobiel Brussel.

Ik heb veel overlegd met de vertegenwoordigers van de sector en de administratie heeft voor hen infosessies georganiseerd.

De basis van het plan is het sectoriële akkoord van 29 juli 2010, waarvan de maatregelen verder uitgewerkt worden. De infosessies hebben veel informatie opgeleverd over de bekommernissen van de sector en over concrete problemen.

Ik heb de administratie gevraagd om een planning en een budget op te stellen voor de maatregelen uit het strategische plan.

U zegt dat de taxisector teveel veranderingen wordt opgedrongen, maar ze verandert ook zelf voortdurend. Het adviescomité is blijkbaar niet voldoende representatief en daar moet iets aan gebeuren.

Wij hebben de sector gevraagd om te herbevestigen welke organisaties haar vertegenwoordigen. Dat heeft ook andere organisaties de mogelijkheid

la ministre de l'Environnement et de l'Énergie qui, je l'espère, ont été invités à cette concertation, ont abordé les questions suivantes avec les compagnies demandeuses de ces licences.

Y a-t-il une feuille de route du cahier des charges des véhicules et une étude comparative multifacette de ceux-ci (coûts, caractéristiques du cycle de vie des batteries, volume, plan de recyclage, etc.) ?

En bref, existe-t-il une vue d'ensemble au sein du gouvernement régional bruxellois en matière d'électromobilité ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'ai effectivement rédigé un plan stratégique pour ma compétence relative aux taxis. Ma priorité consiste à améliorer la qualité de ce service : il doit être personnalisé, donner les bonnes informations aux clients et son offre doit pouvoir être élargie, notamment pour les petites courses à l'intérieur de la Région bruxelloise, etc.

Le plan n'a pas fait l'objet d'une décision du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Il s'agit d'un engagement que je prends au titre de ministre de tutelle et qui reste ouvert. Il est important pour le secteur qu'il connaisse nos objectifs. Le plan a été présenté à tous les membres du gouvernement, ainsi qu'aux membres de la commission. Il est consultable sur le site de Bruxelles Mobilité.

Une large concertation a été menée avec les représentants de la profession des taxis et mon administration a organisé des séances d'information à l'attention du secteur.

L'accord sectoriel du 29 juillet 2010 conclu avec les représentants du secteur et du comité consultatif constitue la base de ce plan stratégique. Les mesures contenues dans l'accord sectoriel sont reprises et élaborées dans mon plan stratégique. Les séances d'information ont permis de collecter de nombreuses informations intéressantes sur les préoccupations du secteur et sur d'autres problèmes ponctuels.

Les mesures décrites dans le "Plan stratégique 2010-2014 - Un taxi pour l'avenir" ont été

gegeven om zich voor te stellen als nieuwe leden van het adviescomité.

Ik kan onmogelijk overleggen met 500 of 600 individuen en het is dus logisch dat ik vraag om valabele gesprekspartners aan te duiden.

Ik heb vorige week een voorstel gedaan aan het adviescomité en wacht nu op zijn opmerkingen. Hopelijk kunnen we de kwestie van de representativiteit regelen tijdens de volgende vergadering.

Een tweede probleem zijn de zelfstandige exploitanten met twee of drie taxi's. Zij willen het statuut van zelfstandige krijgen. Hopelijk kan ik daarover met de sector een akkoord afsluiten voor de zomer.

Dit is belangrijk voor de leefbaarheid van het beroep. De regering heeft er ook belang bij dat de sector economisch correct georganiseerd is en de regels naleeft. Nu gebeuren er heel wat zaken die verboden zijn.

Een positief imago van de sector is erg belangrijk. We werken aan een gedragscode voor de chauffeurs, die gaat van de netheid van de wagen tot de kleding van de chauffeur. Zij geven nieuwkomers immers vaak hun eerste indruk van Brussel.

Ik onderhandel hierover met de sector. Wij willen de taxi's meer inspecteren, overdag, maar ook 's avonds en in het weekend. Ook de sector vraagt dat. De regering heeft een verhoging van het aantal inspecteurs goedgekeurd. Die zullen er komen vanaf volgend jaar.

De bedoeling is dat de Brusselse taxisector een betere dienstverlening aanbiedt. Ook de hotels vragen dat en willen samenwerken met de taxisector. Als dat allemaal goed georganiseerd wordt, zal er veel meer werk zijn voor de taxi's dan men denkt.

Ik heb een gesprek gevraagd met de burgemeester van Zaventem. Nu is het zo dat taxi's alleen kunnen opereren in de zone waarin ze zijn ingeschreven. Dat leidt echter tot absurde toestanden. Zo moeten Brusselse taxi's die mensen afzetten aan de luchthaven, leeg terugkeren, net als de Zaventemse taxi's die passagiers naar Brussel brengen.

présentées à mon administration. Je lui ai demandé de planifier ces mesures d'ici 2014 ainsi que de les budgétiser. Le plan stratégique contient déjà un tableau budgétaire indicatif.

Vous avez dit que le secteur des taxis est un secteur secoué. Mais c'est aussi un secteur qui secoue ! C'est en tout cas mon impression personnelle. Avec ce qu'on a connu ces dernières semaines, il est clair que nous avons peut-être un problème de représentativité et qu'il y a quelque chose à faire à ce niveau, au sein du Comité d'avis.

On a demandé à tout le secteur de reconfirmer les organisations représentées, ainsi que le nombre de leurs membres, puisqu'il en faut au minimum cinquante. Cela a aussi permis à de nouvelles organisations de se constituer et de se présenter au Comité consultatif comme nouveaux membres.

À la dernière réunion, il y avait déjà un nouveau représentant. J'avais bien précisé au secteur, lors de nos précédentes réunions, qu'il était impossible de se concerter avec 500 à 600 individus. La demande de s'organiser pour avoir un interlocuteur valable est donc tout à fait justifiée.

J'ai fait une proposition au Comité consultatif la semaine dernière. Nous attendons ses remarques. J'espère pouvoir avancer sur ce dossier lors de la prochaine réunion, voire finaliser la question de la représentativité du Comité consultatif.

La deuxième problématique qui m'a été présentée récemment concerne les exploitants indépendants, qui ont un, deux ou trois taxis. Ils souhaitent être reconnus sous statut d'indépendant. Nous sommes en train d'étudier cette question. J'espère pouvoir conclure en la matière avec le secteur concerné avant l'été, sinon ce sera reporté en septembre.

Ce sujet est lié à la viabilité du métier. Je souhaite accorder toute mon attention à ces éléments. Les personnes concernées veulent pouvoir vivre de leur métier. Le gouvernement aussi a intérêt à ce que ce secteur travaille selon des règles, qu'il soit économiquement correct. Il y a en effet beaucoup de pratiques interdites en cours actuellement.

L'image positive du secteur est très importante pour moi. Nous travaillons pour le moment à un code de conduite des chauffeurs de taxi. Cela va de la propreté des voitures à l'habillement du chauffeur

Ik weet niet of hier een oplossing voor is. Tot nu toe heb ik niet veel openheid gemerkt. Ik zal de burgemeester van Zaventem voorstellen doen, maar het wordt moeilijk.

Wij werken dagelijks aan de versterking van de taxisector en op die manier ook van de dienstverlening van het Brussels Gewest.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw De Pauw pleit voor de vergroening van de taxisector. In het beleidsplan 'Taxi's' is er inderdaad een hoofdstuk gewijd aan de overschakeling naar schone voertuigen.

Wat betreft de ecoscore heeft de regering het principe al goedgekeurd om het systeem van ecoscore te gebruiken voor de Brusselse taxivoertuigen. In de eerste plaats moeten natuurlijk de Europese normen voor ecologische voertuigen nageleefd worden, maar we willen ook een ecoscore gebruiken. Die score heeft zowel te maken met fijn stof als lawaaihinder enzovoort.

Er wordt momenteel overlegd met het kabinet van minister Huytebroeck over de minimum streefwaarden. We kunnen niet de meest drastische normen opleggen want we moeten de leefbaarheid van de sector voor ogen houden. Voor heel wat taxichauffeurs is het onhaalbaar om dergelijke dure voertuigen aan te kopen. We moeten een tussennorm vinden die de overgang mogelijk maakt en stimuleert.

Na afloop van deze discussies zullen er aan de taxisector voorstellen gedaan worden en zal er met hem overlegd worden. Dat zal geen gemakkelijke discussie worden, maar de sector is ervan op de hoogte dat de Brusselse Regering schone voertuigen wil.

Ik heb mijn administratie gevraagd om het project van elektrische taxi's nader te bestuderen en voor te bereiden. Uit het door mijn kabinet en de directie Taxi's gevoerde onderzoek blijkt dat het nodig is om de autonomie van de elektrische wagens verder te analyseren. Het gaat vooral om kleine stadswagens met een gemiddelde autonomie van 150km. In realiteit betekent dat een lagere autonomie aangezien die ook vermindert bij bijvoorbeeld het gebruik van verwarming en dergelijke.

(pas de sandales ni de short). Car ces chauffeurs accueillent à Bruxelles des gens qui viennent parfois d'arriver.

Tous ces éléments se trouvent dans le code de conduite que nous négocions à l'heure actuelle avec le secteur. Nous voulons, et c'est également une demande des acteurs du secteur, augmenter nos capacités d'inspection des taxis en journée, mais aussi le soir et le week-end. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a donné son accord sur l'augmentation du nombre d'inspecteurs de taxis. Étant donné la procédure à mettre en place, cette décision sera appliquée l'année prochaine.

Ces mesures ont pour but de renforcer le secteur des taxis bruxellois, qui désire être associé à une offre de qualité.

J'ai également établi un contact avec le secteur hôtelier de Bruxelles, demandeur d'un service de taxis de qualité. Il a exprimé le souhait de travailler avec le secteur des taxis. Il y a là un champ d'action énorme. Je crois que, s'il est bien organisé, il y aura beaucoup plus de travail pour le secteur des taxis qu'on ne pourrait le croire. Le secteur touristique et celui des taxis ont tout intérêt à travailler main dans la main.

J'ai également demandé une entrevue avec le bourgmestre de Zaventem. La problématique de l'aéroport trouve son origine dans des règles qui régissent le secteur depuis des années selon lesquelles les taxis ne peuvent opérer que dans la circonscription dans laquelle ils ont une licence. Cela conduit à des situations absurdes, puisque les taxis bruxellois déposant des passagers à Zaventem doivent revenir vides vu qu'ils ne peuvent y charger des clients, et inversement pour les taxis de Zaventem déposant des passagers à Bruxelles.

Je ne suis pas certaine que l'on puisse trouver une solution à ce problème. Peut-être y a-t-il un compromis ou un échange de facilités à mettre en place, mais jusqu'à présent, je n'ai pas reçu de signaux d'ouverture à ce sujet. Je vais toutefois faire des propositions au bourgmestre de Zaventem, mais je dois admettre que cela ne sera pas facile.

Sachez cependant que le secteur des taxis fait partie de nos préoccupations quotidiennes et que nous essayons d'avancer, avec ce secteur, vers des solutions pour le renforcer et, à travers lui, les

De markt van elektrische voertuigen is echter in volle ontwikkeling. Begin 2012 zou er minstens één voertuig op de markt komen dat als taxi kan gebruikt worden.

Ik heb mijn diensten dan ook de opdracht gegeven om het wettelijke kader voor het proefproject voor te bereiden. Er wordt veel over elektrische auto's gepraat, maar die auto's moeten nog betaalbaar en geschikt als taxi zijn. Dat heeft onder meer te maken met het interieur, de koffer, enzovoort.

(verder in het Frans)

Wij bereiden een project voor met elektrische taxi's, maar we beschikken nog niet over de nodige wagens. Ik zal hierover uiteraard overleggen met de andere bevoegde ministers.

(verder in het Nederlands)

Wat betreft de opleiding ecologisch rijden, mevrouw De Pauw, werkt de administratie momenteel aan een besluit. Dat zal voorgesteld worden aan de regering.

In dit besluit voorziet men dat iedereen die taxichauffeur wil worden, verplicht een opleiding van een halve dag ecologisch rijden zal moeten volgen. Dat voorstel werd reeds in het Regionaal Adviescomité voor de taxi's voorgesteld en aanvaard.

Daarnaast werd er in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering over de erkenning van de individuele beroepsopleiding (IBO) van taxichauffeurs in de onderneming voorzien dat elke IBO-begeleider een opleiding ecologisch rijden moet gevolgd hebben.

services de la Région de Bruxelles-Capitale

(poursuivant en néerlandais)

Le plan stratégique "Taxis" consacre en effet un chapitre à la transition vers des véhicules propres. Le gouvernement a déjà approuvé le principe d'appliquer un système d'écoscore aux taxis bruxellois. Il s'agit cependant en premier lieu de respecter les normes européennes pour les véhicules écologiques.

Nous sommes pour le moment en concertation avec le cabinet de la ministre Huytebroeck afin de définir des valeurs minimales, viables pour le secteur et qui stimulent la transition. La discussion avec le secteur à ce sujet ne sera pas simple, mais il connaît déjà notre volonté d'introduire des véhicules propres.

Pour ce qui est des véhicules électriques, j'ai chargé mon administration d'étudier en détail et de préparer le cadre légal d'un projet pilote. Le marché des véhicules électriques est en plein développement. Début 2012, au moins un véhicule électrique pouvant servir de taxi devrait être commercialisé. Cependant, l'autonomie des véhicules mérite une analyse plus approfondie.

(poursuivant en français)

Nous voulons bien entendu lancer un projet de taxis électriques. Il est en préparation. Mais nous ne disposons pas encore des voitures nécessaires sur le marché. La concertation avec les autres ministres qui travaillent sur cette matière se fera certainement, mais nous n'en sommes encore qu'au premier stade de la réflexion.

(poursuivant en néerlandais)

Concernant la formation en écoconduite, l'administration est en train de rédiger un arrêté, qui prévoit l'obligation pour tout nouveau chauffeur de taxi de suivre une formation d'une demi-journée d'écoconduite. Cette proposition a d'ores et déjà été acceptée par le Comité consultatif régional des taxis.

De plus, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la reconnaissance de la formation professionnelle individuelle (FPI) en entreprise oblige chaque accompagnateur FPI à

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Ik sta helemaal achter het opstellen van een strategisch plan, maar vind het geen goed idee om het al op de website van Mوبiel Brussel te zetten als het nog niet duidelijk is welke status het precies heeft.*

U moet de kwestie van de taxi's aan de luchthaven van Zaventem niet bespreken met de burgemeester van Zaventem, maar met Vlaams minister Crevits. De concurrentie onder taxichauffeurs is daar moordend. Onlangs kwam een incident met een Brusselse taxichauffeur in het nieuws. Daaruit blijkt hoe gespannen de situatie wel is.

Het Hof van Beroep vernietigde de regeling van het Brussels Gewest. De Brusselse en Vlaamse wetgevingen zijn in tegenspraak met elkaar. U kunt dat oplossen met een samenwerkingsakkoord, maar dat moet u niet met de burgemeester van Zaventem sluiten. Hij is niet bevoegd voor taxivergunningen in het Vlaams Gewest.

Vlamingen lezen ons Brusselsaars graag de les over "goed bestuur", maar ze zouden beter eens voor hun eigen deur vege. De firma Autolux, die aanwezig is op de luchthaven, is ook vertegenwoordigd in het Brusselse comité van de taxisector.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Autolux treedt daar in een andere hoedanigheid op.*

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Het is niet aan de privésector om te beslissen hoe de overheid moet onderhandelen. Als er iemand met de gemeente Zaventem moet overleggen, is het wel het Vlaams Gewest.*

U moet dringend overleg plegen met de Vlaamse regering over taxivergunningen in de Rand. Taalgrenzen mogen geen taxigrenzen zijn.

suivre une formation en écoconduite.

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

M. Philippe Close.- Ce n'est pas la méthode qui pose problème, car l'élaboration d'un plan stratégique se justifie tout à fait, mais la publication de celui-ci sur un site officiel comme celui de Bruxelles Mobilité, sans plus de précisions concernant son statut.

La question des taxis autour de l'aéroport de Zaventem doit être traitée avec votre collègue Crevits du gouvernement flamand et non avec le bourgmestre de Zaventem. Le phénomène de compétition qui règne dans le secteur autour de la desserte de l'aéroport est un problème de mobilité essentiel, qui s'inscrit dans la problématique plus globale des déplacements au sein de la capitale de l'Europe. Les conséquences de ce conflit ont récemment fait la une des journaux. Elles attestent de tensions importantes dans le secteur autour de l'enjeu de l'aéroport.

La Cour d'appel a prononcé un arrêt qui invalide la réglementation adoptée par la Région bruxelloise. Il s'agit en réalité d'un problème de législation entre Régions, qui devrait peut-être se résoudre par un accord de coopération, mais en aucun cas avec la commune de Zaventem. Ce n'est tout de même pas le bourgmestre qui va négocier les licences de la Région flamande !

La Flandre, qui donne souvent de grandes leçons de "goed bestuur" à la Région bruxelloise, ferait bien de régler ce problème. L'un des représentants de l'aéroport, la firme Autolux, siège dans votre comité représentatif des taxis au niveau bruxellois, ce qui prouve l'ouverture des Bruxellois.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Autolux siège dans ce comité sous une autre casquette.

M. Philippe Close.- Il ne revient pas au secteur privé d'indiquer aux pouvoirs publics comment ceux-ci doivent négocier. Les discussions avec la commune de Zaventem doivent être menées par le gouvernement flamand, qui est son pouvoir de tutelle.

Il faut - et encore plus après les incidents d'il y a deux semaines -, se mettre à table avec le

Je kunt je afvragen hoe je de situatie voor taxi's in de faciliteitengemeenten zou moeten regelen. Maar Zaventem is niet eens een faciliteitengemeente.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Zaventem ligt in Vlaanderen.*

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Natuurlijk, daarom moet u ook overleggen met het Vlaams Gewest. Probeer het probleem op te lossen met minister Crevits.*

De gemeente Zaventem ging haar boekje te buiten. Welnu, dan moet het Vlaams Gewest blijk geven van goed bestuur en een ordonnantie of decreet aannemen om orde op zaken te stellen.

Het probleem van de luchthaven is zowel van nationale als van gewestelijke orde. Dat gold bijvoorbeeld ook voor de nachtvluchten.

Na de vakantie zal ik dit onderwerp misschien weer aankaarten.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik dank de minister voor haar antwoord. We zitten op de goede weg en ik kom hier later dit jaar nog op terug voor een stand van zaken.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Mijnheer Close, ik ben het met u eens, maar ik wijs erop dat in het Vlaams Gewest de gemeenten bevoegd zijn voor taxi's.*

gouvernement flamand et voir comment gérer une licence en périphérie. En effet, les frontières linguistiques ne devraient pas être des frontières pour les taxis. J'espère, en tout cas, qu'on n'en est pas là dans ce pays !

Quelle licence faudrait-il dans les communes à facilité ? En tout cas ce n'est pas le problème ici, ce n'est pas le cas de Zaventem.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Qui est malgré tout en Flandre...

M. Philippe Close.- Mais oui ! C'est avec la Flandre que vous devez discuter. D'ailleurs, et vous le savez, vous n'arriverez à aucun accord avec la commune de Zaventem. Il faut prendre contact avec Mme Crevits et essayer de s'arranger entre personnes de bonne volonté.

Une piste existe : Zaventem a abusé de son pouvoir, hé bien ! qu'on le lui retire en votant une ordonnance ou un décret, et que la Flandre agisse en bonne administration, comme elle aime à le dire. Souvent, on a l'impression que Bruxelles complique tout. Que la Flandre nous prouve que c'est simple !

La problématique de l'aéroport est une problématique nationale et régionale, nous l'avons prouvé sur la question des vols de nuit. Le problème a mis du temps à se régler, mais la situation s'améliore un peu.

Ce n'est pas avec la commune de Zaventem qu'il faut régler le problème des taxis. Je reviendrai sur ce sujet, peut-être après les vacances, pour voir où en est le débat avec votre homologue flamande.

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Nous sommes sur la bonne voie. Je reviendrai sur le sujet cette année encore pour un nouvel état des lieux.*

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- M.Close, je vous donne raison, mais si l'on veut trouver une solution à brève échéance, c'est celle-là qui s'impose, car en Flandre cette compétence relève

(Rumoer)

In Brussel was het een agglomeratiebevoegdheid die werd overgedragen aan het Brussels Gewest. In Wallonië zijn de gemeenten trouwens ook bevoegd voor taxi's.

Ik heb juridisch advies ingewonnen en overlegd met minister Crevits. Er kan een oplossing worden gevonden met een Vlaams decreet en een Brusselse ordonnantie. We kunnen het probleem niet op korte tijd regelen, maar als iedereen blijkt geef van goede wil, is een oplossing mogelijk.

Ik zal proberen om het probleem aan te kaarten met de burgemeester van Zaventem en hem vragen om zich wat soepeler op te stellen. Het incident van afgelopen week had nooit mogen gebeuren.

De heer Philippe Close *(in het Frans).*- *U vergeet dat de situatie volledig is gewijzigd door een arrest van het Hof van Beroep. Voortaan mogen taxi's met een Brusselse vergunning klanten oppikken aan de luchthaven. Als het Hof van Beroep Vlaamse taxi's toelaat om klanten op te pikken in Brussel, geldt immers automatisch ook het omgekeerde.*

Het arrest van het Hof van Beroep strookt niet met de houding van de burgemeester van Zaventem.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik laat de gevolgen van het arrest bestuderen door juristen. Ik dacht hetzelfde als u en veronderstelde dat de Europese regelgeving ook voor de taxisector zou gelden, maar juristen wezen me erop dat het niet zo eenvoudig is.*

des communes.

(Rumeurs)

À Bruxelles, c'était une compétence de l'Agglomération, et c'est pour cela que le dossier est revenu à la région. Mais en Wallonie, cette compétence appartient aussi aux communes.

Je me suis renseignée sur la manière de procéder au niveau juridique. J'en ai parlé avec mon homologue flamande, Mme Crevits. La solution consiste à changer le décret flamand et l'ordonnance bruxelloise. Si on peut trouver un accord, la question est de savoir si on peut les modifier au même moment. Sur ce dossier, il ne sera donc pas possible d'aboutir à brève échéance. Mais, avec la bonne volonté des deux parties, cette option pourra être adoptée. Je l'espère en tout cas, car elle est du plus grand intérêt.

Tout comme mes prédécesseurs l'ont fait, en vain, je vais tenter de rencontrer le bourgmestre de Zaventem pour voir s'il peut faire preuve d'un peu de souplesse. L'incident survenu la semaine dernière n'aurait pas dû avoir lieu et je comprends qu'il ait très mal vécu la chose, car les règles doivent être respectées.

M. Philippe Close.- Vous oubliez l'arrêt de la Cour d'appel, qui change totalement la donne ! Désormais, les taxis auxquels vous octroyez la licence sont autorisés à charger des clients à l'aéroport de Zaventem. Si la Cour d'appel autorise les taxis de la périphérie à charger en Région bruxelloise, l'inverse doit être automatiquement vrai.

Vous êtes la représentante des taxis bruxellois, lesquels peuvent charger à Zaventem. L'arrêt de la Cour d'appel est largement opposable au bourgmestre de Zaventem.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous vérifions les conséquences juridiques dudit arrêt. Moi aussi, je pensais qu'il ouvrirait le marché et que la législation européenne s'imposerait au secteur des taxis, mais des juristes m'indiquent que la situation n'est pas si claire.

De heer Philippe Close *(in het Frans)*.- *Vertrouw nooit een jurist!*

(Gelach)

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans)*.- *Ik geef er de voorkeur aan om in overleg een decreet en een ordonnantie in te voeren. Dat biedt meer rechtszekerheid.*

We zouden ook in samenwerking met de toeristische sector kunnen nagaan wat de reële behoefte aan taxi's in het Brussels Gewest en Zaventem is. Dat zou een akkoord kunnen bespoedigen.

Ik zal het dossier opnieuw bespreken met minister Crevits, maar zij is van oordeel dat de gemeenten bevoegd zijn voor taxi's. Misschien kunnen de recente gebeurtenissen een dialoog op gang brengen.

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close *(in het Frans)*.- *Zoals u merkt, ben ik er helemaal niet tegen dat sommige gemeentelijke bevoegdheden worden geregionaliseerd, ook al hebben we het over het Vlaams Gewest. Blijkbaar vinden de Vlamingen nu plots dat gemeenten wel nuttig kunnen zijn.*

Ik stel vast dat sommige politici halsstarrig weigeren om gemeentelijke bevoegdheden over te dragen, alsof je daar nooit aan zou mogen raken.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

TOT MEVROUW BRIGITTE

M. Philippe Close.- *Méfiez-vous des juristes !*

(Rires)

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Selon moi, la voie la plus sûre est celle qui a également votre préférence, à savoir une modification du décret et de l'ordonnance en bonne concertation.*

Il serait intéressant d'étudier, avec le secteur hôtelier et touristique, les besoins réels en taxis dans notre région et à Zaventem. Cela faciliterait la conclusion rapide d'un accord. Le secteur hôtelier m'a clairement signalé que ces besoins étaient variables. Un tel travail de terrain nous permettrait de mieux collaborer avec les secteurs concernés.

Je partage votre avis et je soumettrai à nouveau ce dossier à Mme Crevits. Selon cette dernière, il s'agit d'une matière communale, mais peut-être les événements récents permettront-ils d'ouvrir le dialogue.

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

M. Philippe Close.- *Je souligne deux faits politiques importants. Tout d'abord vous constaterez que je suis capable de demander que des matières soient transférées des communes vers la région, surtout quand c'est une autre région ! Ensuite, je suis heureux de voir qu'en Flandre, on puisse être capable de reconnaître que les communes servent à quelque chose quand cela arrange.*

Je ne manque pas de noter que, dans certaines matières, où il serait tout à fait possible d'externaliser, des collègues se réfugient parfois dans le "protectionnisme communal". Je ne dis pas cela à propos de vous, mais de la réponse de la Région flamande, à savoir que cela relève des compétences des communes et qu'il ne faut pas y toucher.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

À MME BRIGITTE GROUWELS,

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

betreffende "de arbeidsongevallen bij de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De MIVB is een overheidsbedrijf dat niet alleen elk dag tal van reizigers vervoert, maar ook heel wat mensen tewerkstelt.*

De verkeerssituatie en de agressie tegen de chauffeurs leiden regelmatig tot arbeidsongevallen. Hoewel de MIVB niet verantwoordelijk voor die arbeidsongevallen kan worden gesteld, is de manier waarop zij daarmee omgaat belangrijk voor de toekomst van de slachtoffers en de veiligheid van de reizigers.

Hoe is het aantal arbeidsongevallen de voorbije jaren geëvolueerd bij de tram-, bus- en metrobestuurders?

Heeft de MIVB haar omscholingsbeleid de voorbije jaren gewijzigd?

In plaats van quota voor de indienstneming van gehandicapten vast te stellen, zou de MIVB hebben beslist om 5% van de banen voor te behouden voor de reconversie van werknemers die een arbeidsongeval hadden of te oud zijn geworden om de functie uit te oefenen waarvoor ze zijn aangeworven. Klopt die informatie? Wat is het percentage reconversieposten?

Klopt het dat bus- en tramchauffeurs die een arbeidsongeval hebben gehad niet langer toegang hebben tot reconversieposten in de metrostations, bijvoorbeeld voor de plaatsing van de toegangsdeurtjes, omdat de vervoerswijzen (tram, bus, metro) afzonderlijk worden beheerd?

De werknemers zouden enkel een nieuwe post binnen dezelfde vervoerswijze kunnen krijgen. Bij de busdienst zou het voornamelijk om functies van begeleider (40 posten) of reinigerswerker (8 posten) gaan. Bij de tramdienst zijn de mogelijkheden nog beperkter.

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

concernant "le sort des accidentés du travail de la STIB".

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

Mme Céline Delforge.- La STIB est une entreprise publique qui assure le transport quotidien de nombreux voyageurs, mais emploie aussi de nombreux travailleurs. Tant le sort des premiers que celui des seconds doivent faire l'objet de notre plus grande attention si l'on veut fournir un service de qualité et des conditions de travail respectueuses.

Malheureusement, les conditions de circulation et les agressions de chauffeurs dont on parle régulièrement impliquent un nombre important d'accidentés du travail. Si l'on ne peut évidemment les imputer à la STIB, cette dernière, par la gestion qu'elle en assure, joue un rôle fondamental dans les conséquences de ces accidents du travail sur l'avenir des victimes, tout comme sur la sécurité des voyageurs.

En ce qui concerne les conducteurs des trois modes (tram, bus, métro), quelle est la tendance de ces dernières années en matière d'accidents du travail ? Y en a-t-il eu plus, moins ou autant ? On remarque une tendance spécifique chez les travailleurs affectés à des postes de conduite.

En corollaire, la politique de reclassement ou de reconversion au sein de l'entreprise a-t-elle changé ces dernières années ?

Il me revient que, dans la mesure où des besoins de reclassement et de reconversion sont inhérents à ses activités, à la place de quotas d'engagement de personnes handicapées, la STIB s'est engagée à consacrer 5% de l'emploi qu'elle fournit à des postes de reclassement ou de reconversion de travailleurs accidentés du travail, ou trop âgés pour exercer les fonctions pour lesquelles ils avaient été engagés.

Pouvez-vous m'en dire plus sur cette disposition ? La STIB s'est-elle réellement exonérée des quotas

Hoe is het aantal reconversieposten de voorbije vijf jaar geëvolueerd? Zal het huidige aantal de komende jaren worden behouden?

Worden de posten die voordien voor reconversie werden voorbehouden ingevuld door nieuw aangeworven werknemers of door uitzendkrachten? Vroeger diende de cafetaria van de MIVB als reconversieplaats. Nu is dat niet meer mogelijk omdat die dienst werd geprivatiseerd, of "geprofessionaliseerd" zoals de MIVB zegt. Zijn er nog op andere plaatsen reconversieposten verloren gegaan?

Zijn er voldoende reconversieposten om aan alle behoeften te voldoen?

Twee jaar geleden heeft de MIVB een nieuw verzekeringscontract voor de arbeidsongevallen gesloten. Dat contract is een pak goedkoper voor de MIVB dan het voorgaande, maar de verzekering weigert nu meer dossiers van werknemers die arbeidsonbekwaam zijn door een ongeval.

Hoeveel dossiers werden geweigerd tijdens het vorige contract en het nieuwe contract? Hoeveel werknemers zijn ten laste van de ziekenkas gevallen, voor en na de ondertekening van het nieuwe contract, bij gebrek aan een beschikbare reconversiepost en de erkenning van hun werkonbekwaamheid ten gevolge van een arbeidsongeval? De ziekenkassen zouden de dossiers beginnen te weigeren en zich tegen de wetsverzekeraar keren omdat zij oordelen dat dit niet hun rol is.

Elke dag vervoeren de MIVB-bestuurders tienduizenden reizigers. Als toezichthoudende overheid van die openbare vervoersmaatschappij lijkt het mij normaal dat wij ons om het lot van die bestuurders bekommeren wanneer zij gezondheidsproblemen krijgen na een verkeersongeval of een daad van agressie.

Er is echter nog een andere reden waarom wij ons ervan moeten vergewissen dat die werknemers nadien een aangepaste job krijgen of financieel correct ten laste worden genomen. Wij moeten vermijden dat personen die fysiek niet in staat zijn om een voertuig te besturen, dit toch doen omdat zij bang zijn om hun job of hun inkomen te verliezen. Het is van wezenlijk belang, zowel voor het welzijn van de werknemers van de MIVB als voor de

d'engagement de personnes handicapées au profit d'un pourcentage de personnel à reconverter ? Le cas échéant, quel est le pourcentage de postes de reconversion ou de reclassement ?

Toujours en matière de reclassement, est-il exact que les conducteurs de bus et de tram victimes d'un accident du travail, qui pouvaient jusqu'à présent bénéficier de postes de reclassement dans les stations de métro, par exemple pour l'installation des portillons dans le cadre du programme Sésame, n'y ont plus accès ? La cause en serait la gestion séparée des modes, qui impliquerait que les managements du bus et du tram ne veulent plus financer de postes affectés au métro.

Pour les travailleurs du mode bus, il ne resterait que les postes de reclassement au sein du mode bus. Cela veut dire principalement des postes d'accompagnateurs, dont le nombre serait passé de trente à quarante, ou les huit postes affectés au lavage des bus. Pour le mode tram, ces postes sont encore moins nombreux.

Quelle a été l'évolution globale du nombre de postes de reclassement ces cinq dernières années ? Le nombre actuel de postes de reclassement et de reconversion sera-t-il maintenu dans les années à venir ?

Les postes auparavant affectés au reclassement sont-ils occupés par des travailleurs nouvellement engagés par la STIB ou par des intérimaires ? Par exemple, la cafétéria de la STIB servait auparavant de lieu de reclassement. On l'a privatisée - professionnalisée, comme dit la STIB - et l'on s'est ainsi privé d'une possibilité de reclassement pour une série de travailleurs. Il serait intéressant de voir si le même mécanisme n'est pas à l'oeuvre ailleurs.

Le nombre de postes de reclassement correspond-il aux besoins ? Sinon, quelle est l'ampleur de la demande qui n'est pas rencontrée ?

Il me revient qu'un nouveau contrat d'assurance couvrant les accidents du travail a été conclu il y a deux ans. La STIB aurait obtenu une diminution significative du coût par rapport au contrat précédent, alors que la conjoncture économique avait plutôt tendance à faire augmenter le prix des contrats d'assurance. Par contre, depuis, le nombre d'agents en arrêt de travail suite à un accident et qui sont confrontés à un refus de couverture par

veiligheid van de reizigers en de andere weggebruikers, dat er een gepaste oplossing voor dit probleem wordt gevonden. Het gaat om een publieke verantwoordelijkheid.

l'assureur-loi a augmenté.

Si cette information est exacte, quel est le pourcentage de dossiers refusés à l'époque du précédent contrat et quel est ce pourcentage à l'heure actuelle ? Quels sont les pourcentages, avant et après la signature du nouveau contrat, d'agents ayant été victimes d'un accident du travail et qui se retrouvent dans l'année à charge de la mutuelle, faute de poste de reclassement disponible et de reconnaissance de leur incapacité comme découlant d'un accident de travail ?

Il me revient que les mutuelles commencent à refuser leurs dossiers et à se retourner contre l'assureur-loi. Elles en ont assez d'être confrontées à des accidentés du travail de la STIB que l'assureur-loi ne prend pas en charge. Elles estiment, à juste titre, que ce n'est pas leur rôle.

Chaque jour, les conducteurs de la STIB assurent les déplacements de dizaines de milliers de Bruxellois et de navetteurs. Il arrive qu'ils le paient de leur santé, suite à un accident de la route ou à une agression. En tant qu'autorité de tutelle d'une société publique de transports en commun, il m'apparaît normal que nous nous inquiétions de leur sort. Mais il est une autre raison de nous assurer que ces travailleurs soient reclassés ou correctement pris en charge financièrement lorsqu'ils subissent un dommage corporel dans le cadre de leur travail. En effet, il s'agit d'éviter que des personnes qui ne sont physiquement pas aptes à conduire un véhicule, en particulier un véhicule lourd et rempli de voyageurs, prennent le volant par crainte de perdre leur emploi ou leurs revenus.

Or, il me revient, de témoins directs, que suite au manque de postes de reclassement et à l'augmentation des refus de prise en charge par l'assureur-loi, mais aussi à cause de la crainte de perdre leur emploi, de plus en plus de conducteurs de la STIB conduisent sans être en état de le faire. Ce sont des personnes qui conduisent sous l'effet de médicaments incompatibles avec la conduite, ou avec une minerve, par exemple !

Il est fondamental, tant pour le bien-être des travailleurs de la STIB que pour la sécurité de ses voyageurs et des usagers de la route en général, que vous puissiez apporter des réponses détaillées à ces questions. S'il devait se vérifier, d'une part, que nous sommes face à des questions urgentes de

Bespreking

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close *(in het Frans).*- *De chauffeurs van de MIVB krijgen vaak te maken met rugproblemen, zodat nogal wat personeel na 20 à 30 dienstjaren een reclassering krijgt. Het zou een goed idee zijn om bij het jaarlijks werkingsrapport van de MIVB een gedetailleerd overzicht te hechten van alle reclasseringen en niet-reclasseringen. Dit zou ons een interessant inzicht bieden in dat aspect van de werking van de MIVB.*

Naar verluidt zou de MIVB onderhandeld hebben om het gereclassieerd personeel te mogen integreren in het 3%-quotum van personen met een handicap dat elk overheidsbedrijf verplicht moet tewerkstellen. Wat is de mening ter zake van de staatssecretaris van Gelijke Kansen? Mochten de gemeenten iets gelijkaardigs uitvoeren, dan zouden die quota nogal de pan uitswingen! Dat zou trouwens ook het geval zijn in alle bedrijven die in ons gewest veel personeel tewerkstellen. Het zou me verbazen mocht de MIVB op dit vlak op een vrijstelling kunnen rekenen.

Is dit quotum een regionale dan wel federale materie? Met wie zou de MIVB hierover onderhandeld hebben? Mag een reclassering zomaar worden gelijkgeschakeld met de aanwerving van een gehandicapt persoon?

sécurité et, d'autre part, qu'il se crée toute une série de situations de travail problématiques, nous avons là un problème de responsabilité publique.

Discussion

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

M. Philippe Close.- Dans l'histoire de la STIB, le reclassement a toujours été quelque chose d'important puisqu'au-delà des incidents et des agressions nous savons que chez les chauffeurs, c'est surtout le dos qui souffre énormément. Beaucoup de travailleurs, au bout de vingt ou trente ans de service, souffrent de ce problème et doivent être reclassés.

À l'époque de la fermeture de la cafétéria, et nous en avons débattu en commission, deux travailleurs n'avaient pas pu être reclassés.

Dans le cadre de cette interpellation, nous pourrions imaginer que soit joint au rapport annuel de gestion de la STIB un relevé des reclassements et des non-reclassements. Cela pourrait constituer une base statistique pour évaluer l'évolution de la situation. Savoir qu'il y a du reclassement est une chose, mais savoir combien de personnes sont en jeu, savoir qui n'a pas été reclassé, pourquoi et depuis combien de temps, constitue un faisceau d'éléments qui nous donnerait une vision plus précise de la santé et de la politique de l'entreprise STIB. C'est évidemment sur ce type de données que notre travail de contrôle parlementaire peut être fait.

Par ailleurs, j'entends que la STIB aurait négocié de pouvoir assimiler le personnel reclassé aux 3% de personnes souffrant d'un handicap que les services publics ont l'obligation d'engager. Je m'en étonne et voudrais interroger à l'occasion le secrétaire d'État à l'Égalité des chances sur le sujet.

Dans toutes les communes, on demande à l'administration de faire des efforts pour engager des personnes handicapées, mais si l'on compte les reclassements, les communes feront toutes exploser leur quota de 3%! Si cette information était correcte, elle serait bien plus que regrettable, car toutes les entreprises fleurons de cette Région en termes d'emploi sortiraient complètement de ce quota. Je ne sais plus si ce dernier relève d'une

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Tussen 2007 en 2010 verminderde het aantal werkongevallen bij de MIVB met 7,5%. Op bus en metro bedroeg de daling respectievelijk 6 en 15%, maar het aantal ongevallen waarbij trams betrokken waren, steeg.*

Mensen die hun functie tijdelijk of definitief niet meer kunnen uitvoeren om medische redenen, kunnen een andere functie krijgen binnen de MIVB, volgens de collectieve overeenkomst van 2006. Het beleid van de MIVB op dit vlak is sindsdien niet meer veranderd.

Ze maakt een onderscheid tussen zieke werknemers en werknemers die het slachtoffer zijn van een arbeidsongeval. Die laatsten hebben prioriteit en krijgen altijd een andere functie, tenzij dat fysiek onmogelijk is. De MIVB heeft hiervoor echter nooit een bepaald percentage arbeidsplaatsen voorbehouden.

Voor deze aangepaste arbeidsplaatsen geldt dat:

- als iemand vertrekt, de plaats ingenomen wordt door iemand anders die tijdelijk niet over al zijn mogelijkheden beschikt;

- ze nooit worden ingenomen door uitzendkrachten of nieuwe werknemers;

- het aantal beschikbare plaatsen beantwoordt aan het aantal slachtoffers van arbeidsongevallen dat er voor in aanmerking komt.

De komende jaren zal het aantal aangepaste arbeidsplaatsen moeten stijgen, omdat het drukker zal worden op het MIVB-netwerk.

De dienst die zich hiermee bezighoudt is niet

décision au niveau fédéral, mais l'exonération dont la STIB bénéficierait m'étonne.

Je voudrais donc que l'on clarifie cette question. Ce quota est-il régional ou fédéral, et avec qui la STIB a-t-elle négocié sa situation particulière ? Le reclassement peut-il réellement être considéré ici comme un engagement de personne présentant un handicap ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Entre 2007 et 2010, le nombre d'accidents du travail au sein de la STIB, tous modes confondus, a diminué de 7,5%. Si le bus et le métro enregistrent une baisse de respectivement 6 et 15%, le tram connaît une évolution moins encourageante. Le nombre d'accidents du travail liés à des chocs émotionnels et des accidents de la circulation impliquant des trams est en effet en hausse.

La politique de reconversion (soit le reclassement) au sein de la STIB s'appuie sur la convention collective de 2006 portant sur la reconversion pour inaptitude médicale, tant temporaire que définitive.

Cette convention est en application à la STIB depuis 2006, et la politique en matière de reclassement et de reconversion n'a pas changé.

Elle distingue les collaborateurs malades des collaborateurs victimes d'accidents du travail. Elle rend également prioritaire la reconversion, soit temporaire, soit définitive, des travailleurs victimes d'un accident du travail.

Cette priorité est absolue : les collaborateurs victimes d'un accident du travail bénéficient toujours et sans exception d'un travail adapté, à condition que leurs restrictions physiques permettent cette affectation.

En revanche, la STIB ne s'est jamais engagée à consacrer un quelconque pourcentage d'emplois à des postes de reclassement ou de reconversion.

Pour les postes de travail adaptés réservés aux collaborateurs inaptes de façon temporaire ou définitive, il est à noter que :

- les collaborateurs quittant ces postes sont

opgesplitst per vervoersmodus. Het is dus mogelijk dat slachtoffers van arbeidsongevallen die een nieuwe functie krijgen, van modus moeten veranderen. Dat is een kwestie van solidariteit tussen de onderdelen van de maatschappij.

Voor wie definitief arbeidsonbekwaam wordt, zijn er definitieve arbeidsplaatsen ter vervanging. Die vind je vooral terug bij de metro-afdeling en directies als Veiligheid en Controle.

Het aantal weigeringen door de wettelijke verzekeraar steeg van 13 naar 20% tussen 2007 en 2010. Aparte cijfers voor de MIVB zijn er niet. Deze stijging komt doordat de verzekeringsmaatschappijen strenger geworden zijn sinds de financiële crisis van 2008. Dat heeft niets te maken met de premie die de MIVB betaalt.

Ik heb geen aparte cijfers over het aantal mensen dat ten laste is van de ziekenkas omdat er geen aangepaste herklasseringsfunctie beschikbaar was en de verzekeraar geen arbeidsongeval erkend heeft.

Wat al dan niet een arbeidsongeval is, wordt bepaald door de wet en niet door het contract tussen de MIVB en de verzekeraar.

Het bedrag van de verzekeringspremie die de MIVB betaalt, heeft dus geen invloed op de erkenningen. De wet voorziet ook in een beroepsmogelijkheid wanneer de verzekeraar een ongeval niet erkent.

De collectieve arbeidsovereenkomst geeft slachtoffers van arbeidsongevallen de voorrang, maar sluit andere personen die hun functie niet meer kunnen uitoefenen, niet uit.

Wanneer er geen sprake is van een erkend arbeidsongeval, vallen mensen die arbeidsonbekwaam worden, onder de ziekenkas.

De cijfers in verband met gehandicapten en die over de mensen die geen nieuwe functie krijgen, zal ik u schriftelijk bezorgen.

directement remplacés par d'autres inaptes temporaires, les victimes d'accidents de travail ayant priorité ;

- ces postes ne sont jamais occupés, ni par des intérimaires ni par des nouvelles recrues ;

- étant donné les dispositions de la convention collective d'une part, et le nombre de victimes d'accidents de travail portant des restrictions médicales compatibles avec les particularités des postes de travail adaptés, d'autre part, le nombre total des postes de travail adaptés répond aux besoins.

Dans les prochaines années, le nombre de postes de reclassement devrait augmenter par le simple fait de la croissance attendue en matière de fréquentation du réseau de la STIB.

Contrairement aux informations citées, la gestion des personnes inaptes à la STIB est intégrée. Il ne s'agit donc pas d'une gestion mode par mode. Si chaque mode dispose de postes de travail adaptés, ces postes sont occupés par les collaborateurs dont les restrictions médicales correspondent au profil des postes, quelle que soit leur affectation initiale. Le transfert intermodal relève d'un véritable souci de solidarité entre les modes et de bien-être au travail.

Pour les victimes d'accidents de travail déclarées définitivement inaptes à leur fonction d'origine, la STIB prévoit des postes de reconversion définitive. Ces postes se situent essentiellement au sein du mode métro et de diverses directions, dont la Direction sûreté et contrôle.

Globalement, le taux de refus de l'assureur-loi est passé de 13 à 20% entre 2007 et 2010. Il n'est pas possible d'isoler les refus se rapportant uniquement à la STIB. Cette augmentation s'explique par la rigueur accrue avec laquelle les compagnies d'assurance traitent les sinistres depuis le déclenchement de la crise financière en 2008. Ce phénomène est global et s'applique à toutes les branches de l'assurance. Il n'a aucun lien avec le niveau de la prime payée par la STIB.

Il est malheureusement impossible de donner une réponse chiffrée à une question qui mêle des concepts différents. Il est en effet impossible d'isoler le nombre de personnes étant à charge de la

mutuelle, par défaut de poste de reclassement disponible lorsque la reconnaissance d'un accident du travail a été refusée par l'assureur-loi, ceci avant et après la signature du contrat d'assurance nous liant à l'assureur-loi.

Pour information, l'accident de travail, l'accident sur le chemin du travail et l'indemnisation à charge de l'assureur-loi sont définis par la loi et non par le contrat de travail conclu entre la STIB et son assureur.

Pour information, l'accident du travail, l'accident sur le chemin du travail et l'indemnisation à charge de l'assureur-loi sont définis par la loi et non par le contrat de travail conclu entre la STIB et son assureur.

Donc, le montant de la prime d'assurance payée par la STIB ne peut en rien influencer sur la reconnaissance ou la non-reconnaissance des accidents du travail par l'assureur. La loi prévoit également une procédure d'appel lorsque l'assureur refuse la reconnaissance d'un accident du travail.

La convention collective de travail relative à la politique de reconversion donne priorité aux victimes d'un accident du travail sans exclure pour autant les personnes définitivement inaptes à la fonction pour laquelle elles ont été engagées.

La mutuelle intervient pour les personnes en incapacité de travail, incapacité ne résultant pas d'un accident du travail reconnu.

Vous m'avez interrogée sur la politique de la STIB à l'égard des personnes handicapées. Je joindrai mes éléments de réponse en annexe du compte rendu. Je vous communiquerai également les chiffres relatifs aux membres du personnel qui n'ont pas été reclassés. Je tiens à votre disposition les chiffres sur l'évolution des accidents du travail à la STIB entre 2007 et 2010.

De voorzitter.- Wij zullen die doorspelen aan de commissieleden.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik zal ook de rest van het antwoord aan het secretariaat bezorgen.*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

M. le président.- Nous transmettrons ce document aux membres de la commission.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je communiquerai également mes autres éléments de réponse au secrétariat de cette commission.

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

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik kijk uit naar de overzichtstabellen die de minister ter beschikking zal stellen.*

Het aantal weigeringen van erkenning als werkongeval door de wetsverzekeraar neemt opvallend toe. Dat heeft te maken met een groeiend wantrouwen van de verzekeraar jegens bepaalde personen die voorwenden het slachtoffer te zijn van een werkongeval of werkonbekwaam te zijn.

Ik ken gevallen van bepaalde personeelsleden die ervan overtuigd zijn niet langer als chauffeur te kunnen functioneren en die een werkelijk hallucinante motivatie voor de niet-erkenning als werkongeval hebben ontvangen. Alsof men hen verwijt dat ze niet halfdood zijn!

Mevrouw Brigitte Grouwels , minister (in het Frans).- *U zal nog bijkomende informatie ontvangen.*

-Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de netheid en de toiletten in de Brusselse metro- en premetrostations"

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

De heer Jef Van Damme.- Ik heb over de netheid en de toegankelijkheid van de metro vorig jaar

Mme Céline Delforge.- Je remercie la ministre pour ses réponses et j'attends avec impatience la copie du tableau chiffré qu'elle vient de nous montrer.

Je suis interpellée par l'augmentation significative du taux de refus de reconnaissance d'accidents du travail par l'assureur-loi. Cela ne peut pas s'expliquer uniquement par la méfiance accrue des assureurs par rapport aux simulations d'une somme de gens prétendant avoir été victimes d'un accident du travail ou être en incapacité de travail.

Il y a un gros problème : beaucoup de ces personnes estiment qu'elles ne sont pas en état de conduire. Je ne donnerai pas leur nom, car le but n'est pas de pouvoir identifier des gens. Certaines de ces personnes ont reçu des justifications de refus de reconnaissance d'accident du travail hallucinantes. C'est presque comme si on leur reprochait de ne pas être à moitié mort !

Je vais analyser avec beaucoup d'intérêt les chiffres que vous m'avez transmis. Nous verrons les suites qui seront éventuellement données à tout cela.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous vous enverrons des réponses complémentaires.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "la propreté et les toilettes dans les stations de métro et prémétro bruxelloises".

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *L'an dernier, je vous ai interpellé à plusieurs reprises*

uitgebreid geïnterpelleerd. Onze fractie heeft daarover ook een uitgebreid onderzoek gedaan. Ik wil graag de stand van zaken weten ten opzichte van een jaar geleden. U hebt toen een aantal dingen beloofd. Ik had graag van u gehoord hoe de zaken er vandaag voorstaan.

Ik heb een hele waslijst van vragen die ik toen al gesteld heb en die ik even zal herhalen. Grosso modo gaat het over twee soorten vragen. Een eerste soort gaat over de toegankelijkheid van de metro. Wat is de evolutie daarvan? Een tweede soort vragen gaat over de netheid. Is Madou ondertussen goed uitgerust om een kind te verschonen? Is het sanitair toegankelijk voor mindervaliden? Hoe zit het in de andere stations? Is er ondertussen al toegankelijk sanitair in het spiksplinternieuwe Weststation?

Hoe zit het met sanitair aan de Beurs? De MIVB heeft beloofd dat dit toilet in de zomer van vorig jaar opnieuw open zou gaan. Ik denk dat dit een jaar later nog altijd niet het geval is. Wat is de algemene planning met betrekking tot het openbaar maken van de toiletten in de Brusselse metro- en premetrostations?

Ten slotte heb ik nog een vraag over het aantal controles en het aantal vastgestelde inbreuken. Waar en hoeveel vaststellingen zijn er in het afgelopen jaar gedaan? Welke stations springen daarbij in het oog?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik denk dat wij het met de heer Van Damme eens kunnen zijn dat er inspanningen moeten worden geleverd om de netheid in de metrostations op te voeren. Netheid bevordert immers het veiligheidsgevoel. Een groot probleem is het gebrek aan openbare toiletten in de metrostations, wat wildplassen aanmoedigt. Een van de grootste Amerikaanse openbare radiostations heeft eind 2010 een minutenlange reportage gewijd aan "Brussels' smelly subways". Dat is veelzeggend. Vooral in de zomer is de urinegeur soms niet te harden.

Hebt u recent nog overleg met de MIVB gepleegd om het wildplasprobleem aan te pakken? Welke

sur la propreté et de l'accessibilité du métro et j'aimerais faire le point aujourd'hui par rapport aux promesses que vous aviez faites à l'époque.

Comment la situation évolue-t-elle en termes d'accessibilité du métro ?

Sur le plan de la propreté, la station Madou est-elle équipée d'un espace pour changer les bébés ? Les toilettes sont-elles accessibles aux moins valides ? Quelle est la situation dans les autres stations ? La gare de l'Ouest toute neuve est-elle équipée d'installations sanitaires ?

Qu'en est-il des toilettes à la Bourse, que la STIB avait promis de réouvrir il y a un an ? Quel est le planning prévu pour l'installation de toilettes publiques dans l'ensemble des stations de métro et prémétro bruxelloises ?

Quel est le nombre de contrôles effectués au cours de l'année écoulée ? Quel est le nombre d'infractions constatées ? Quelles sont les stations qui se distinguent par un nombre important de constats enregistrés ?

Discussion

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *La propreté des stations de métro doit indéniablement être améliorée, car elle participe au sentiment de sécurité. L'un des problèmes majeurs est le manque de toilettes publiques dans les stations de métro, qui encourage le phénomène d'urinage sauvage.*

Vous êtes-vous récemment entretenue de ce problème avec les responsables de la STIB ? Qu'a-t-il été convenu concrètement ?

Vous avez fait part de votre intention d'équiper la moitié des stations de métro de toilettes publiques. Des préposés aux toilettes seront-ils présents dans chacune d'entre elles ?

concrete maatregelen zijn er uit de bus gekomen?

U bent van plan om de helft van de metrostations met openbare toiletten uit te rusten. Zal het steeds om toiletten met toilet personeel gaan?

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ook Groen! en de meeste fracties bekommeren zich over deze kwestie. Als je het openbaar vervoer aantrekkelijk wil maken, zodat mensen het meer gaan gebruiken, is netheid een belangrijk aandachtspunt. Het kan een factor zijn die mensen stimuleert of ervan weerhoudt om het openbaar vervoer te nemen.

De interpellatie gaat over netheid, en meer in het bijzonder over wildplassen. Netheid heeft te maken met vuilnis dat blijft slingeren. Ik heb de indruk dat de MIVB inspanningen doet om dat probleem aan te pakken, maar als er net een evenement heeft plaatsgevonden puilen de vuilnisbakken weer uit. Doorgaans wordt er echter wel ingegrepen.

Ik denk dat het probleem van wildplassen in bepaalde stations ernstiger is. Het heeft ook te maken met de manier waarop de stations worden schoongemaakt. U zei dat die taak wordt uitbesteed door de MIVB en dat het bedrijf twee of drie keer per dag op bepaalde plaatsen langskomt, maar dat de stations vaak al vijf minuten later weer vuil zijn.

Ik heb die schoonmakers eens een tijdje gadegeslaan om na te gaan hoe ze te werk gaan. In sommige gevallen maken ze bijvoorbeeld schoon zonder water, alhoewel het nochtans logischer zou zijn om wel water te gebruiken. Dat is nodig om bepaalde problemen op te lossen. Pleegt de MIVB voldoende overleg met schoonmaakfirma's over de manier waarop er wordt schoongemaakt? Het kan best zijn dat er regelmatig schoonmaakploegen passeren, maar als die niet efficiënt werken, levert dat maar weinig op.

Ik wil het ook hebben over de vzw "Infirmiers de rue", die een overzicht heeft opgesteld van openbare toiletten en drinkfontein ten behoeve van daklozen.

Ik vind dat een uitstekend initiatief. De MIVB kan best samenwerken met vzw's. Overigens wil ik niet beweren dat het gebrek aan netheid enkel de schuld is van daklozen. Ook andere Brusselaars misdragen

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Il s'agit d'une préoccupation que mon groupe partage avec la plupart des autres partis. La propreté doit être une priorité si l'on souhaite renforcer l'attractivité des transports en commun.*

Cette interpellation concerne la propreté et plus particulièrement l'urinage sauvage. La propreté est liée aux ordures qui restent traîner. La STIB semble faire des efforts pour remédier à ce problème, mais dès qu'un événement public a eu lieu, les poubelles débordent.

Le problème de l'urinage sauvage est plus aigu dans certaines stations. Tout dépend aussi de la manière dont celles-ci sont nettoyées. Vous dites que les équipes passent deux, trois fois par jour à certains endroits, mais que les stations sont souvent salies dans les cinq minutes qui suivent.

J'ai observé la manière dont ces personnes travaillent. Dans certains cas, elles nettoient sans eau, alors qu'il serait logique d'en utiliser. Y a-t-il eu suffisamment de concertation avec la société chargée du nettoyage quant à la méthode de travail? Il se peut que les équipes passent régulièrement, mais leur travail n'est pas efficace.

Par ailleurs, l'asbl "Infirmiers de rue", a réalisé un répertoire des toilettes publiques et des fontaines disponibles aux sans-abri.

Je pense qu'il s'agit d'une excellente initiative. Il est en effet préférable que la STIB collabore avec des asbl. La malpropreté n'est pas due seulement aux sans-abri, mais aussi à l'incivisme des autres Bruxellois.

Nous devons avoir une vision claire du problème et du public cible. La STIB devrait mieux se concerter avec les sociétés chargées du nettoyage. Le problème se pose de manière plus aigüe et récurrente dans certaines stations. Depuis des années, la station Bourse en est un exemple. Vous dites que le revêtement en linoléum ne permet pas

zich op dat gebied.

Er moet een goed overzicht worden gemaakt van de problemen en het doelpubliek. U moet samen met de MIVB betere afspraken maken met onderaannemers die schoonmaken. In het ene station kan een bepaald netheidsprobleem bijvoorbeeld vaker voorkomen dan in het andere. Jaar in jaar uit stellen we immers vast dat het steeds dezelfde stations zijn waar de problemen het grootst zijn. Neem bijvoorbeeld het station Beurs. Daar slepen de problemen al jaren aan. U zei ooit dat die te maken hebben met het linoleum in het station, waar de urine zodanig is ingetrokken dat de geur niet meer weggaat. Er is echter nog veel meer aan de hand.

Ik pleit voor een gerichte aanpak van specifieke stations. De heer Van Damme haalde er terecht een aantal aan. Volgens mij kent u de problemen. We moeten er niet langer over praten, het is nu tijd voor een kordate aanpak.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- De heer Van Damme heeft interessante vragen gesteld. Propere stations hebben een grote impact op het imago, maar ook op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. In sommige stations kan de situatie zeker worden verbeterd. Zonder in euforie te willen vervallen, kan in het station Beurs een bescheiden vooruitgang worden vastgesteld.

Dit pad moet verder worden bewandeld. U kunt daarbij op onze steun rekenen. De verdere uitbouw van kwaliteitsvolle openbare toiletten is een must om op alle problemen een antwoord te kunnen bieden. Ik heb echter vragen bij sommige opmerkingen van de heer Van Damme. Hij stelt het voor alsof de Brusselaar pas vanaf juli 2009 het wildplassen heeft ontdekt. Dat is wat kort door de bocht.

De heer Jef Van Damme.- Dat zijn insinuaties, Mevrouw De Pauw. Zoiets heb ik nergens geschreven of gezegd.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik leid dat af uit de vragen en opmerkingen over bijvoorbeeld het sanitair in het Weststation.

d'éliminer l'odeur d'urine. Mais ce n'est pas aussi simple.

Je plaide pour une politique ciblée sur certaines stations. M. Van Damme en a pointé quelques-unes. Le problème est connu, cessons dès lors d'en parler et agissons.

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Des stations plus propres ont un grand impact sur l'attractivité des transports publics. Sans verser dans l'euphorie, nous pouvons constater des avancées modestes à la station Bourse. Nous devons continuer sur cette voie et, à cet égard, vous aurez notre soutien. La poursuite de l'installation de toilettes publiques de qualité est impérative pour pouvoir apporter une réponse à tous les problèmes.*

Je m'interroge cependant sur une remarque de M. Van Damme, qui présente les choses comme si les Bruxellois n'avaient découvert l'urinage sauvage qu'en juillet 2009.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Je n'ai jamais rien dit de tel.*

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Je le déduis de vos questions et remarques sur les sanitaires de la station Gare de l'Ouest notamment.*

De heer Jef Van Damme.- U moet vragen stellen aan de minister, niet aan mij, Mevrouw De Pauw.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik reageer en richt mij tevens tot de minister. U hebt er blijkbaar problemen mee dat uw kritiek wordt ondermijnd. Ik heb het recht om daartegen in te gaan.

Mevrouw Carla Dejonghe.- U doet dat als fervent gebruiker van het openbaar vervoer.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Dat is zo. Toen over het sanitair van het Weststation werd gediscussieerd, zat u aan de andere kant van de tafel. Het is allemaal wat kort door de bocht. Inspanningen zijn zeker nodig maar er is nog iets als een collectieve verantwoordelijkheid. Men kan maatregelen blijven treffen. Om de veiligheid te garanderen zou men zelfs elke vijf meter een politieagent kunnen plaatsen. De overheid, maar ook elk individu moet worden gesensibiliseerd en gemotiveerd om openbare ruimten proper te houden.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels, blijkbaar stellen sommige commissieleden voor om zelf metrostations schoon te maken. In sommige metrostations ruikt het al jaren naar urine, en al van lang voor mevrouw Grouwels en zelfs de heer Smet minister waren.

(Gelach)

Mijnheer Van Damme, niet enkel Nederlandstalige parlementsleden interesseren zich voor dit onderwerp. De heer Albishari heeft ook het woord gevraagd.

(Gelach)

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

M. Aziz Albishari (en néerlandais).- *Je me sens presque obligé de parler néerlandais.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *C'est à la ministre que vous devez poser des questions, pas à moi.*

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Je m'adresse à elle, mais j'ai de droit de réagir à vos critiques.*

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Vous le faites en fervente usagère des transports en commun.*

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Des efforts sont certainement nécessaires, mais il reste une forme de responsabilité collective. Au même titre que les pouvoirs publics, chaque individu doit être sensibilisé et incité à préserver la propreté des espaces publics.*

M. le président.- Merci, Mme De Pauw, pour ce débat passionnant ! Vous avez vu, Mme la ministre, il y a même des commissaires qui se proposent de nettoyer les stations. Mais l'urine, dans certaines stations, ça fait partie de l'atmosphère et de l'ambiance de vie depuis de longues années. Et pas seulement depuis que Mme Grouwels ou M. Smet sont devenus ministres. On dirait même, parfois, que cette odeur existe depuis la création de certaines stations. Il faut être un peu de bon compte.

(Rires)

M. Van Damme, vous allez voir que ce débat ne passionne pas que les commissaires bruxellois néerlandophones, puisque M. Albishari a également demandé la parole.

(Rires)

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

M. Aziz Albishari.- Il voel mij bijna verplicht het woord te nemen in het Nederlands

(Gelach)

De voorzitter.- Iedereen wordt met het probleem geconfronteerd, of je nu Frans- of Nederlandstalig bent.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- *Ik ben het met de meeste vaststellingen eens, maar wil ook een belangrijk metrostation vermelden waar veel internationale reizigers arriveren, namelijk dat van het Zuidstation.*

Het is een van de toegangspoorten naar Brussel, maar helaas liggen de overdekte straat waar de trams stoppen en het metrostation er altijd smerig bij.

Het is helemaal niet duidelijk wie nu verantwoordelijk is voor de netheid: de MIVB, de NMBS, de gemeente of het Agentschap Net Brussel. Buitenlandse bezoekers worden er meteen geconfronteerd met uitlaatgassen en allerlei vuilnis. Dat is rampzalig voor het imago van onze stad.

Hebt u de problemen van het station al aangekaart? Welke oplossingen worden voorgesteld?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Dit onderwerp houdt de mensen erg bezig. Als we het gebruik van het openbaar vervoer willen bevorderen, moeten we voor nette metrostations*

(Rires)

M. le président.- En tout cas, ce qui est certain, c'est que, francophone ou néerlandophone, on vit le problème de la même façon.

M. Aziz Albishari.- Je ne vais pas refaire tout l'historique et les constats que mes collègues ont fait, car, dans l'ensemble, je les partage. Je voudrais seulement ajouter une station problématique, que M. Van Damme n'a pas citée dans sa liste. Il s'agit d'une station intermodale, mais aussi symbolique, puisqu'il s'agit de celle de la gare du Midi, où arrivent les voyageurs en provenance de Londres, Paris ou encore Amsterdam.

C'est la porte d'entrée de Bruxelles et, malheureusement, force est de constater que pour ce qui est de la rue couverte qui accueille les trams et, dans une moindre mesure, de la station de métro elle-même, nous avons un problème de saleté récurrent. C'en est même repoussant.

Nous nous trouvons certes dans une zone intermédiaire, dont on ne sait si elle relève de la STIB, de la SNCB, de la commune ou de la Région et de Bruxelles Propreté. Mais quand on arrive là-bas de l'étranger, on se trouve au milieu des gaz d'échappement des taxis et des bus qui attendent moteur allumé. Le dimanche, s'y ajoutent les déchets du marché.

Le sol et les bancs sont poisseux, les poubelles ne sont pas ramassées. C'est une image désastreuse de la capitale. Je sais que mes collègues interpellent au Conseil communal, ou en Commission de l'environnement pour ce qui concerne Bruxelles Propreté mais, in fine, c'est pour emprunter les transports de la STIB que les gens se rendent dans cette station.

Avez-vous déjà évoqué la situation particulière de cette station? Des solutions ont-elles été proposées?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il s'agit d'un sujet important, qui touche énormément de gens et dont il faut tenir compte pour promouvoir les stations de transports publics. Beaucoup de gens se

zorgen.

(verder in het Nederlands)

Wat de toegankelijkheid van de metrostations betreft, kan ik u het volgende antwoorden.

In het station Diamant werden sinds begin dit jaar de vier buitenroltrappen vervangen.

In het station Zwarte Vijvers werden zeer onlangs vier nieuwe roltrappen in de twee metrotoegangen geplaatst. Hun indienststelling is gepland voor einde mei 2011.

In het station Madou zullen de twee oude roltrappen aan de metrotoegang ter hoogte van de Madoutoren eind 2011, begin 2012 worden vervangen.

In het station Kunst-Wet zullen tussen 2012 en 2014 in totaal elf roltrappen worden vervangen naar aanleiding van de renovatiewerken door Beliris.

In het station Schuman, waarvan de renovatie ook in handen is van Beliris, zullen in het metro-gedeelte negen nieuwe roltrappen worden geplaatst tegen 2015.

In het station Beekkant zal begin 2012 een nieuwe roltrap worden geplaatst aan de voet van de voetgangersbrug langs de kant van de Vandepereboomstraat, over de spoorwegbedding.

In het station Roodebeek zullen de twee buitenroltrappen langs de kant van de parking tegen 2013 worden vervangen.

Daarnaast zijn de nodige middelen begroot voor een dringende vervanging van tien roltrappen in geval van plotse en onherstelbare schade aan bestaande roltrappen.

Van de 69 stations zijn er 66 uitgerust met roltrappen (577 roltrappen in totaal) en 25 met liften (53 liften in totaal). Alle stations krijgen regelmatig af te rekenen met pannes. Het aantal hangt af van de plaats en de gebruiksfrequentie. Zo'n 80% van de pannes is louter te wijten aan vandalisme. Alles samen gaat het gemiddeld om 160 pannes per dag. U begrijpt dat het onbegonnen werk is om daar een overzicht van te geven.

rassemblent dans ces lieux. Le but de notre politique est de les rendre agréables.

(poursuivant en néerlandais)

Je commencerai par l'accessibilité des stations de métro.

À la station Diamant, les quatre escalators extérieurs ont été remplacés au début de cette année. Quatre nouveaux escalators ont récemment été installés aux deux entrées de la station Étangs noirs. Leur mise en service est prévue pour fin mai 2011. À la station Madou, les deux anciens escalators à l'entrée du métro à hauteur de la tour Madou seront remplacés fin 2011, début 2012. À la station Arts-Loi, onze escalators seront remplacés entre 2012 et 2014. À la station Schuman, neuf nouveaux escalators seront placés d'ici 2015. À la station Beekkant, un nouvel escalator sera installé début 2012 au pied de la passerelle piétonne du côté de la rue Vandepereboom. À la station Roodebeek enfin, les deux escalators extérieurs du côté du parking seront remplacés d'ici 2013.

En outre, des moyens budgétaires ont été prévus pour le remplacement urgent de dix escalators en cas de dégâts soudains et irréparables.

Sur les 69 stations, 66 sont équipées d'escalators et 25 disposent d'ascenseurs. Toutes les stations sont régulièrement confrontées à des pannes. Le nombre dépend de leur situation et de leur fréquence d'utilisation. Environ 80% des pannes sont dues au vandalisme et, globalement, nous atteignons une moyenne journalière de 160 cas.

Concernant la propreté, il est vrai que certaines stations de la STIB sentent l'urine. Je veux que cela change. La propreté des stations est contrôlée chaque jour par les inspecteurs de la cellule Propreté de la STIB, qui compte deux personnes mobiles en charge de 69 stations.

Het tweede thema betreft netheid. Die kwestie is erg belangrijk. Ik weet niet waarom vooral Nederlandstalige parlementsleden het daarover hebben. Misschien zijn ze extra gevoelig voor het probleem. Maar het is goed dat er veel aandacht aan wordt besteed door iedereen.

Ook geurhinder is een probleem dat steeds vaker in andere landen als een belangrijk thema wordt beschouwd. Stations moeten aangenamer worden. In sommige MIVB-stations ruikt het nu inderdaad naar urine. Ik wil eraan werken om dat te veranderen en ernaar streven dat het ooit aangenaam ruikt in de stations.

Er werden vragen gesteld over de netheid van de toiletten. Ik heb eerder al gezegd dat de netheid van de stations dagelijks wordt gecontroleerd door inspecteurs van de cel Netheid van de MIVB. De cel beschikt over twee personeelsleden. Dat lijkt niet veel, maar ze zijn erg mobiel. In totaal zijn er 69 stations.

De heer Jef Van Damme.- Die twee personeelsleden nemen ook vakantie, kunnen ziek worden enzovoort.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Dat klopt. Ze kunnen ook een arbeidsongeval krijgen.

Vanaf 1 juni krijgt de cel een derde inspecteur, zodat het aantal controles kan worden uitgebreid.

In 2010 registreerde de cel Netheid van de MIVB in totaal 5.942 vaststellingen van personeelsleden en inspecteurs. Dat aantal was bijna het dubbele van dat van 2009. Toen vonden er 3.043 vaststellingen plaats. Ze worden dagelijks overgemaakt aan de schoonmaakfirma, die de problemen moet oplossen.

Van januari tot april 2011 vonden er 1.130 vaststellingen plaats. Het aantal schoonmaakbeurten in de stations werd niet uitgebreid, maar de uurregeling werd wel aangepast om beter in te spelen op de situatie op het terrein.

Mevrouw Maes, u beweerde dat er zonder water wordt schoongemaakt. Me dunkt dat er toch met water wordt schoongemaakt.

Met de onderhoudsfirmas zijn er bepaalde

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Deux personnes qui ont droit à des congés ou peuvent tomber malade...*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Effectivement. À partir du 1er juin, un troisième inspecteur renforcera la cellule. En 2010, celle-ci a enregistré 5.942 constats de membres du personnel et d'inspecteurs, contre 3.043 en 2009. Ces constats sont quotidiennement transmis aux entreprises de nettoyage, qui sont chargées de résoudre les problèmes.*

De janvier à avril 2011, 1.130 constats ont été établis. Le nombre de nettoyages dans les stations n'a pas été revu à la hausse, mais l'horaire a été adapté pour répondre à la situation sur le terrain.

Les locaux sanitaires de la station Madou sont accessibles aux personnes à mobilité réduite, disposent d'un espace réservé aux bébés et à leurs parents et de portillons à accès payant (50 cents), ce qui permet à la dame pipi de se concentrer sur le nettoyage et l'aide aux usagers.

À la Gare de l'Ouest, aucune toilette publique n'est prévue.

La station Bourse ne dispose, quant à elle, pas

schoonmaakmethodes afgesproken en als die niet gevolgd worden, dienen de inspecteurs dat vast te stellen.

De sanitaire lokalen in het station Madou zijn toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit, hebben een 'babyroom' en er zijn toegangspoortjes die te openen zijn met een muntstuk van 50 cent. Die laatsten moeten de wc-dame toelaten zich te concentreren op het onderhoud van de toiletten en de hulp aan personen met beperkte mobiliteit, moeders of vaders met kinderen, enzovoort. In Madou kan men dus wel degelijk een baby verschonen en zijn de toiletten toegankelijk voor mindervaliden.

In het Weststation is er in geen openbaar toilet voorzien. Het concept van dit station dateert van de vorige legislatuur. Het is een nieuw station. In de planning om bestaande stations uit te rusten met toiletten, is dat niet opgenomen.

Wat het station Beurs betreft, zijn er op dit ogenblik nog geen vlot toegankelijke openbare toiletten. Ik ben met de administratie aan het overleggen hoe hier op kortere termijn dan deze die nodig is om een volledige renovatie uit te voeren, een oplossing kan gevonden worden. Het is een druk bezocht station zowel door Brusselaars als toeristen.

De procedure om toegang te krijgen tot de personeelstoiletten blijft behouden. Men kan daar alleen gebruik van maken in geval van hoogdringendheid. Men dient dan bij wijze van spreken de sleutel te gaan vragen. Dat kan dus niet gelijk gesteld worden met openbare toiletten. Ik hoop u bij een volgende gelegenheid de planning te kunnen meedelen.

Een merkwaardige vaststelling is dat het verschil op het vlak van wildplassen tussen stations met of zonder openbaar toilet verwaarloosbaar is. Of er al dan niet veel gevallen zijn, hangt eerder af van de plaats waar het station gevestigd is en dus van het type 'populatie' en van de architectuur. Hoe meer dode hoeken, lange gangen en dergelijke, hoe meer wildplassen voorkomt, zelfs al is er in de buurt een openbaar toilet. De geplande kleine ingrepen in de stations hebben dan ook vooral te maken met het wegwerken van die dode hoeken.

De inrichting van openbare toiletten maakt deel uit

encore de toilettes publiques facilement accessibles. Je réfléchis cependant avec mon administration à une solution qui prendrait moins de temps qu'une rénovation complète.

La procédure pour accéder aux toilettes du personnel est maintenue. Elles restent limitées aux urgences et ne sont pas à comparer avec des toilettes publiques puisque leur accès se fait à l'aide d'une clé.

Il est à signaler qu'en ce qui concerne l'urinage sauvage, la différence entre les stations avec ou sans toilettes publiques est insignifiante. Le nombre de cas dépend plutôt de la localisation de la station - et donc du type de "population" - et de son architecture. Nous essayons actuellement de limiter les angles morts propices au phénomène.

L'aménagement de toilettes publiques fait partie de la rénovation des stations de métro. Dans le cadre de la rénovation de la station Rogier, qui a débuté en janvier 2011 et doit se terminer fin 2012, des installations sanitaires spacieuses seront placées en un lieu central et visible.

La rénovation de la station de la Gare de Bruxelles-Central, prévue pour 2014, comprendra aussi l'aménagement de nouvelles toilettes publiques. Dans le cadre de la rénovation en cours des stations Schuman et Arts-Loi, des installations sanitaires bien visibles seront également aménagées. Du reste, nous examinons pour chaque rénovation de station la possibilité d'installer des toilettes publiques.

Il n'est pas réalisable d'équiper, à court ou à moyen terme, les 69 stations de métro et prémétro d'installations sanitaires. C'est cependant une ambition à long terme. Quoi qu'il en soit, ces toilettes publiques seront payantes.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne la gare du Midi, le lien entre la gare ferroviaire et l'arrêt des trams et des bus donne effectivement une première image déplorable de Bruxelles au voyageur qui débarque dans cette gare.

Des pourparlers sont actuellement en cours avec Infrabel en vue de réaménager complètement les abords de la gare du Midi et de regrouper les arrêts

van de renovatie van de metrostations. Enkele belangrijke renovatieprojecten zijn thans in uitvoering of zijn voor de eerstkomende jaren gepland. In het kader van de in januari 2011 opgestarte vernieuwing van het station Rogier zullen ruime sanitaire installaties aangelegd worden. De voltooiing van die werken is gepland tegen eind 2012.

In vergelijking met de oorspronkelijke plannen werden de toiletten naar een veel beter zichtbare en meer centrale locatie gebracht.

Bij de tegen 2014 geplande vernieuwing van het metrostation Centraal Station zullen er ook nieuwe openbare toiletten worden geplaatst. De renovatie van het metrostation Schumann en aan het metrostation Kunst-Wet is aan de gang. Er worden ook goed zichtbare openbare toiletten geplaatst. Voorts wordt ook rekening gehouden met het principe dat bij elke renovatie van een metrostation wordt nagegaan of er openbare toiletten kunnen worden geplaatst.

Het is wellicht niet haalbaar om op korte of middellange termijn in alle 69 metro- en premetrostationen openbare toiletten te plaatsen. We moeten ons geen illusies maken: dat is onmogelijk. Hopelijk kan het op lange termijn wel. In elk geval zal er voor het gebruik van de openbare toiletten moeten worden betaald, onder meer om vandalisme te vermijden.

Ik wil me ook nog richten tot de heer Albishari.

(verder in het Frans)

De tramhaltes bij het Zuidstation zijn inderdaad smerig, wat niet goed is voor het imago van Brussel onder buitenlandse bezoekers.

We voeren besprekingen met Infrabel om de stationsomgeving volledig opnieuw in te richten. De eerste schetsen van het ontwerp zijn al klaar.

De Brusselse regering beseft wel degelijk dat de stationsomgeving moet worden aangepakt. Ik bespreek de kwestie regelmatig met staatssecretaris Kir, die bevoegd is voor openbare netheid.

De toiletten in het Zuidstation zijn zeer goed aangeduid. Het pictogram is zelfs groter dan dat van de metro.

des transports en commun. Ce projet, qui s'inscrit dans une perspective à long terme, se trouve actuellement au stade des premières esquisses.

Le gouvernement bruxellois est tout à fait conscient de la nécessité de prévoir des réaménagements dans cette zone. Mon collègue Emir Kir, en charge de la propreté, et moi-même nous rencontrons régulièrement à ce sujet, pour tenter d'améliorer la situation de l'entretien et de la propreté de cette zone, qui est particulièrement mal conçue.

Quant aux toilettes, elles sont très bien indiquées dans la gare ferroviaire. La pancarte indiquant la direction des toilettes est d'ailleurs beaucoup plus grande que celle qui indique l'entrée du métro.

La Région et Infrabel sont en pleine discussion à propos de l'amélioration générale de la situation, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la gare.

(poursuivant en néerlandais)

Pour ce qui est du nombre de collaborateurs du service Sécurité et Contrôle pouvant intervenir contre l'urine sauvage, il n'a pas évolué depuis votre dernière question sur le sujet. Je collabore avec la STIB à l'élaboration d'un plan général sur la sécurité dans les stations de métro et le renforcement du personnel sera abordé dans ce cadre. Cependant, le plan doit d'abord être finalisé.

Enfin, Madame Maes, pour répondre à votre question sur l'asbl Infirmiers de rue, la STIB a contribué à l'élaboration de l'inventaire des toilettes et fontaines d'eau. Par ailleurs, je vous confirme que les stations de la STIB sont bel et bien nettoyées à l'eau.

Het Brussels Gewest en Infrabel bespreken de herinrichting van de binnenkant en de omgeving van het Zuidstation.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Van Damme, u stelde een vraag over het aantal medewerkers van de dienst Veiligheid en Controle die tegen wildplassen zouden kunnen optreden. Dat aantal is niet gewijzigd sinds uw vorige vraag over dit onderwerp. Samen met de MIVB werk ik aan een algemeen plan over veiligheid in de metrostations, dat zowel preventief als repressief is. De aanwezigheid van meer personeel zal daarin aan bod komen. Zodoende kunnen er ook meer controles plaatsvinden als het plan wordt uitgevoerd. Eerst moet het plan echter worden voltooid.

Mevrouw Maes, u stelde een vraag over de vzw 'Infirmiers de rue'. De MIVB werkt daarmee samen en leverde ook een bijdrage aan het opstellen van het overzicht van toiletten en drinkfonteinen. Overigens kreeg ik net de bevestiging dat er wel degelijk water wordt gebruikt om MIVB-stations schoon te maken.

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

De heer Jef Van Damme.- U antwoordt altijd zeer uitvoerig en geeft altijd heel veel informatie, waardoor ik op persoonlijk vlak maar moeilijk kwaad op u kan worden. Als ik naar uw antwoorden kijk, moet ik echter vaststellen dat u inhoudelijk geen oplossingen aanbrengt. Dat er ten opzichte van vorig jaar bijna niets veranderd is. Dat er structureel geen vooruitzicht op verbetering is. En dan moet ik politiek gezien wel kwaad op u zijn, omdat u een jaar lang uw werk niet hebt gedaan. Ik zal een paar voorbeelden geven.

De situatie in en rond het Zuidstation is rampzalig. Dat is niet alleen uw verantwoordelijkheid, maar ook van de MIVB, de minister van Openbare Werken, de minister van Openbare Netheid, de betrokken gemeenten en de NMBS. U zou evenwel een werkgroep kunnen samenroepen die elke week bijeenkomt tot er een oplossing is.

Een ander voorbeeld. Er zijn in heel veel metrostations wel degelijk toiletten, maar die zijn

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- Vos réponses sont toujours très détaillées, mais vous ne proposez aucune solution. Structurellement, la situation n'a guère évolué par rapport à l'an dernier.

La situation catastrophique à la gare du Midi en est un premier exemple. Pourquoi ne mettez-vous pas un groupe de travail en place, qui réunirait tous les responsables - la STIB, la ministre des Travaux publics, le ministre de la Propreté publique, les communes concernées et la SNCB - jusqu'à ce qu'une solution soit trouvée ?

Un deuxième exemple concerne l'absence de toilettes publiques dans les stations de métro. Plutôt que d'attendre la rénovation complète des stations de métro, pourquoi ne mettez-vous pas provisoirement à la disposition des utilisateurs du métro les toilettes qui sont actuellement réservées au personnel de la STIB ?

enkel voor het personeel bestemd. Waarom neemt u als minister niet het initiatief om een tijdelijk systeem uit te werken waardoor die toiletten toch toegankelijk zijn voor de metrogebruikers? Dat vraagt geen grote werken of veel geld. In plaats van te wachten op de volledige renovatie van de metrostations, wat jaren duurt, zou u bijvoorbeeld voor een toilet kunnen zorgen in elk derde metrostation of daar waar zich de meeste problemen voordoen.

Het derde en misschien meest schrijnende voorbeeld is het metrostation Beurs. Daar is een openbaar toilet, maar het is gesloten! In juni 2010 beloofde de MIVB in een persbericht dat het binnen twee tot drie weken operationeel zou zijn. Ondertussen zijn wij een jaar verder en zegt u mij dat u zult bekijken wat er op korte termijn kan gebeuren! Dat is lachen met de mensen!

Het volstaat om toilet personeel aan te stellen of een draaisysteem te plaatsen en een poetsvrouw te laten komen. De MIVB en de minister van Openbare Werken vinden dit blijkbaar geen prioriteit en willen daar blijkbaar geen geld in stoppen. Dat is mijn conclusie. Dat is ook de conclusie van de gewone mens die daar elke dag voorbijkomt.

U geeft heel veel informatie, maar u doet eigenlijk maar heel weinig.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Vooreerst wijs ik erop dat er tijdens de vorige regeerperiode geen goed beleid inzake nethed is gevoerd. Mijnheer Van Damme, ik vind dat u overdrijft.

Ik wijs erop dat het personeel van de MIVB ook rechten heeft. Ik ben dus niet van plan om voor te stellen dat de toiletten van de werknemers van de MIVB worden opengesteld voor iedereen. De vakbonden zouden daar onmiddellijk bezwaar tegen aantekenen, en terecht.

Ik wil naar andere oplossingen zoeken voor het grote publiek. Ik ben echter bezig met het herstellen van fouten uit het verleden. Men heeft vroeger bepaalde zaken totaal genegeerd, alsof je een huis zonder toilet zou bouwen. Ik probeer nu om die

Un troisième exemple est la station de métro Bourse, où des installations sanitaires existent bel et bien, mais ne sont pas accessibles au public ! On peut en conclure que la STIB et la ministre des Travaux publics ne considèrent pas cette problématique comme une priorité.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Vous exagérez, M. Van Damme. La politique menée par mon prédécesseur en matière de propreté n'était pas efficace.*

Si nous proposons d'ouvrir au public les toilettes destinées au personnel de la STIB, nous nous heurterions aussitôt aux protestations totalement justifiées des représentants syndicaux du personnel de la STIB.

Nous nous employons pour l'instant à redresser les erreurs du passé, ce qui nécessite du temps. La STIB est sensible à ce problème, ce qui n'était pas le cas dans un passé récent.

scheefgetrokken situatie geleidelijk aan recht te zetten. Dat kan nu eenmaal niet zo snel. De MIVB schenkt nu behoorlijk wat aandacht aan het probleem. Ik kan u verzekeren dat dat tot voor kort niet het geval was. Kijk maar eens naar het Weststation. Het spreekt voor zich dat het beleid helemaal anders zal zijn dan in het verleden.

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

De heer Jef Van Damme.- De huidige regeerperiode is al twee jaar bezig. Ik vraag me af hoe lang u zich nog achter uw voorganger zult verschuilen. Een regering moet verantwoordelijkheid nemen. Het is tijd dat u dat doet.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de coördinatie tussen de diensten van het bestuur openbare werken in het kader van het mobiliteitsbeleid, het Actieplan Verkeersveiligheid 2011-2020, de evaluatie van de automatische camera's en de toegankelijkheid van statistische gegevens inzake verkeersveiligheid".

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

MONDELINGE VRAGEN

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

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- La législature actuelle est déjà entamée depuis deux ans. Je me demande pendant combien de temps vous allez utiliser la politique de votre prédécesseur comme prétexte pour ne pas prendre vos responsabilités.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "la coordination entre les services de l'administration des travaux publics dans le cadre de la politique de la mobilité, le Plan d'actions de sécurité routière 2011-2020, l'évaluation des caméras automatiques et l'accessibilité des données statistiques en matière de sécurité routière".

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

QUESTIONS ORALES

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

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

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

betreffende "de taalkaders bij de MIVB".

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CARLA DEJONGHE**

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

**betreffende "de uitbreiding van de
dienstregeling van het openbaar vervoer".**

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Binnen afzienbare tijd ligt er een nieuwe beheersovereenkomst voor 2012-2017 met de MIVB op tafel.

Het Brussels Gewest is een groeiend en dynamisch gewest met almaar meer inwoners en een toenemend aantal evenementen. Niet enkel overdag, maar ook 's avonds en 's nachts is er een stijgende vraag naar openbaar vervoer. Hiermee moet in de komende beheersovereenkomst rekening worden gehouden.

Wij hebben al in 2009 gepleit voor een uitbreiding van de bestaande dienstregeling; dat er tot na middernacht zou worden gereden en de ochtenddienst vroeger zou beginnen. Het nachtnet Noctis bleek een kostelijk initiatief te zijn gelet op het aantal gebruikers. Onze berekeningen toonden aan dat er slechts 5,7 passagiers per bus waren en het geheel 35 euro per passagier kostte. Commercieel gesproken bleek Noctis dus

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

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

**concernant "les cadres linguistiques à la
STIB".**

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

**QUESTION ORALE DE MME CARLA
DEJONGHE**

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

**concernant "l'extension des horaires des
transports en commun".**

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Le nouveau contrat de gestion pour 2012-2017 est prévu pour bientôt.*

La Région bruxelloise est une région dynamique, en pleine expansion démographique, comptant un nombre croissant d'événements tant le soir que la journée. La demande en transports publics ne cesse de croître et doit être prise en considération par ce nouveau contrat de gestion.

Nous avons déjà plaidé en 2009 pour une extension de l'horaire, après minuit et tôt le matin. Le réseau Noctis s'est avéré coûteux et peu rentable en regard du nombre d'utilisateurs. Noctis n'était pas rentable commercialement, sauf lors d'événements majeurs comme "Couleur Café". L'an dernier, Noctis a réduit son réseau en conséquence.

Il nous paraît toutefois souhaitable d'élargir l'offre

allesbehalve rendabel te zijn. Een dergelijke kostprijs is dus niet gerechtvaardigd, behalve voor grootschalige evenementen waar een massa volk op afkomt zoals Couleur Café.

Begin 2010 werd het Noctis-netwerk hervormd met een verminderd aantal lijnen tot gevolg. Onze voorkeur gaat echter uit naar het iets verlaten van de laatste tram, bus of metro en het iets vervroegen van de eerste ritten, voornamelijk omdat de meeste mensen het bestaande netwerk het beste kennen en ermee vertrouwd zijn. Dat is allicht de meest duurzame manier om het openbaar vervoer als alternatief voor de wagen te promoten bij wie een nachtje uitgaat, maar ook wie op zeer onregelmatige nachturen werkt.

Nu lezen we op Brusselnieuws dat de ondervoorzitter van de Raad van Bestuur van de MIVB, de heer Chahid, met een soortgelijk voorstel komt. Deze steun voor ons initiatief kunnen we alleen maar toejuichen. De huidige dienstverlening begint rond 5.30 uur en eindigt omstreeks middernacht.

's Nachts, wanneer het openbaar vervoer niet rijdt, kan er worden gebruikgemaakt van taxi's, die extra gepromoot kunnen worden. Feestneuzen maken trouwens spontaan gebruik van die mogelijkheid. Noctis kan nog een meerwaarde bieden bij massa-evenementen om bezoekers veilig naar huis te brengen.

We zijn blij dat ons voorstel om de dienstverlening van het openbaar vervoer uit te breiden, wordt gesteund door de ondervoorzitter van de raad van bestuur van de MIVB. Is het voorstel van de MIVB al concreet? Werd er na de afslanking van Noctis nog een evaluatie uitgevoerd? Hoeveel passagiers werden er gemiddeld vervoerd per nacht en per bus? Wat is de gemiddelde kostprijs per passagier?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Als voorbereiding op de besprekingen over het nieuwe beheerscontract van de MIVB worden momenteel meerdere mogelijkheden bestudeerd om, rekening houdende met de beschikbare financiële middelen, het aanbod van de MIVB nog beter af te stemmen op de vraag van de klanten. Dat kan bijvoorbeeld door de trams, bussen en metro's nog later te laten

actuelle de chaque mode le matin et en soirée, car les Bruxellois connaissent leur réseau et y sont habitués. Cette approche nous paraît la plus appropriée pour inciter davantage ceux qui sortent le soir ou ont des horaires de travail irréguliers à abandonner leur voiture au profit des transports publics.

Il s'avère que M. Chahid, vice-président de la STIB, aurait déposé une proposition similaire. Nous ne pouvons que nous en réjouir. Le réseau actuel fonctionne de 5h30 à minuit environ.

La nuit, lorsque le réseau ne fonctionne pas, les gens peuvent se rabattre sur les taxis. Mais Noctis peut encore offrir une plus-value lors d'événements de masse.

Nous nous réjouissons que notre proposition d'extension des horaires soit soutenue par M. Chahid. La proposition de la STIB est-elle déjà concrète? Le réseau a-t-il été évalué après sa réorganisation? Combien de passagers sont-ils transportés en moyenne par bus et par nuit? Quel est le coût moyen d'un passager?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *En préparation des discussions sur le nouveau contrat de gestion, plusieurs possibilités sont actuellement étudiées afin d'harmoniser davantage l'offre de la STIB avec la demande des clients, dans les limites budgétaires disponibles. C'est possible, par exemple via une extension de l'horaire des trams, métros ou bus. La piste à*

rijden.

De mogelijkheid waar u naar verwijst, zou erin bestaan om de gewone lijnen tot 03.00 uur te bedienen. Dat is meteen een grote sprong. Dat voorstel werd al onderzocht. Uit een eerste raming blijkt dat die maatregel 35 tot 40 miljoen euro per jaar zou kosten. Dat is momenteel niet haalbaar. We kunnen echter nog verder nadenken over het idee om de laatste tram, bus of metro later te laten rijden.

Het nieuwe Noctis-net werd enkele maanden na de evaluatie opnieuw geëvalueerd. Uit de recentste gegevens blijkt dat Noctis gemiddeld 3.000 tot 3.250 klanten per weekend vervoert. De gemiddelde kostprijs per klant bedraagt ongeveer 9,50 euro.

Voor de reorganisatie van Noctis waren er veel meer bussen nodig om 3.450 klanten per weekend te vervoeren. De gemiddelde kostprijs per klant bedroeg toen 11,40 euro. Dat kostte 2,1 miljoen euro per jaar in 2009. In de begroting van 2011 zou er 2,1 miljoen euro per jaar worden uitgetrokken.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik vind het belangrijk dat in de studie wordt nagegaan in welke mate een uitbreiding mogelijk is. Ik besef dat de kost enorm is. Het is ook niet nodig om alle lijnen altijd te laten rijden. Ik denk echt dat mensen veel vertrouwder zijn met de gewone lijnen en dat ze die gemakkelijker zullen nemen dan de Noctis-bussen of andere mogelijkheden waar ze op zoek naar moeten gaan.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
SERGE DE PATOUL**

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

laquelle vous faites référence consisterait à desservir les lignes normales jusqu'à 3 heures du matin. Selon une première estimation, cette option coûterait environ 35 à 40 millions d'euros par an, ce qui n'est pas envisageable en ce moment.

Le nouveau réseau Noctis a été évalué quelques mois après sa réorganisation. Les dernières données montrent que Noctis transporte en moyenne entre 3.000 et 3.250 clients par week-end pour un coût moyen de 9,5 euros par client. Avant la réorganisation de Noctis, le réseau nocturne transportait 3.450 clients par week-end pour un coût moyen de 11,4 euros par client.

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Il faut vérifier dans quelle mesure il est possible d'étendre les horaires. C'est coûteux, mais il n'est pas non plus nécessaire de prolonger le service sur toutes les lignes. Les Bruxellois emprunteront plus aisément le réseau qui leur est familier, plutôt que de recourir au réseau Noctis ou à un autre système.*

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. SERGE DE
PATOUL**

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

betreffende "het stilleggen van de fontein op de Montgomerysquare".

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Het Brussels Gewest voert werken uit op meerdere locaties, waaronder het Montgomeryplein.*

Daar staat een enorme fontein die van 1997 dateert en destijds 23 miljoen Belgische frank heeft gekost. Er passeren dagelijks duizenden mensen.

Ik stel vast dat de fontein al sinds twee jaar niet meer werkt. Dat is erg jammer, want ze bevindt zich aan een toegangspoort naar de stad. Bovendien draagt ze bij tot de uitstraling van Brussel.

Waarom werkt de fontein niet? Zijn er technische problemen? Werd ze niet genoeg onderhouden?

Wanneer zal de fontein weer werken? Naar verluidt zou dat morgen al het geval zijn.

Zijn er nog werken gepland? Hoeveel zullen die kosten? Komt er een studie over de fontein? Welke maatregelen neemt u om het probleem definitief op te lossen?

concernant "l'arrêt de la fontaine au square Montgomery".

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Dans le cadre de la rénovation des espaces publics et routiers de Bruxelles, la Région bruxelloise a entrepris divers projets. Citons à cet égard, l'aménagement d'une fontaine dans la partie centrale du rond-point Montgomery, mené dans le cadre du projet d'embellissement de l'avenue de Tervueren.

Cette énorme fontaine, au diamètre relativement large, a été construite en 1997 et l'ensemble de l'ouvrage aurait coûté près de 23 millions d'anciens francs. Ainsi, chaque jour, des milliers d'automobilistes et piétons peuvent admirer cette magnifique fontaine, constituée d'un jet d'eau ainsi que d'une multitude de jets latéraux.

Si cette fontaine a déjà connu un fonctionnement irrégulier en raison d'un problème technique, force est de constater que, depuis deux ans, elle ne fonctionne carrément plus. Cette situation est à déplorer, car la fontaine valorise ce lieu de passage très fréquenté et qui constitue également une porte d'entrée à la ville.

Par ailleurs, il est bien regrettable que cette majestueuse fontaine ne puisse plus participer au rayonnement de notre région, en particulier lors de grands événements ou de festivités tels que le passage du Tour de France à Bruxelles, ou encore les 20 km de Bruxelles.

Pour quelles raisons la fontaine située sur le rond-point de Montgomery est-elle à l'arrêt? Des difficultés ou des incidents techniques sont-ils à l'origine de la coupure de la fontaine? Doit-elle être remise en état en raison de problèmes de vétusté ou par défaut d'entretien?

Quand la fontaine sera-t-elle remise en activité? On m'a signalé que, normalement, elle devrait être pleine aujourd'hui et fonctionner demain. J'espère que c'est vrai.

Des travaux sont-ils encore prévus? Le cas échéant, à combien s'élève leur coût? Une étude concernant le fonctionnement de la fontaine est-elle en cours? Quelles mesures seront prises par la Région bruxelloise afin de remédier définitivement

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De fontein op het Montgomeryplein heeft een hele tijd niet gewerkt omdat er problemen waren met de waterdichtheid.*

Er moesten uitgebreide werken worden uitgevoerd aan het afvoersysteem en om de fontein weer waterdicht te maken.

Nadat de eerstgenoemde werken waren voltooid, konden vervolgens de werken in verband met de waterdichtheid in oktober 2010 van start gaan.

De werken aan de spuitinstallatie en de verlichting zijn nu ook klaar. Sinds vandaag werkt de fontein weer.

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Als ik morgen vaststel dat hij niet werkt, mag ik u dan een dringende vraag stellen?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het weer speelt natuurlijk ook een rol, maar normaal gezien zou de fontein weer moeten werken.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de initiatieven van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het vlak van de technologieën voor het stedelijk vervoer

à cette situation ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La fontaine du rond-point Montgomery n'a pas été remise en service en 2010 en raison de problèmes d'étanchéité.

Des travaux préalables de modification de la chambre technique et de rénovation des canalisations d'aspiration suite à des dépôts de déchets dus au manque d'étanchéité ont dû être entrepris, afin de pouvoir poser la nouvelle étanchéité sur un système d'égouttage performant.

Une fois ces travaux réalisés, la nouvelle étanchéité a pu être installée, en octobre 2010, dans des conditions climatiques parfaites, à savoir un temps sec et pas trop chaud.

Les travaux de remontage des installations techniques aériennes (jets, éclairages), qui sont très importantes vu l'ampleur de la fontaine, sont actuellement terminés et la remise en route a eu lieu aujourd'hui.

M. Serge de Patoul.- Cela signifie-t-il que si cela ne fonctionne pas demain, j'aurais le droit de vous poser une question d'actualité ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Tout dépend évidemment des conditions climatiques mais, normalement, vu les prévisions, tout devrait fonctionner.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "les actions de la Région bruxelloise en matière de technologies des transports urbains lors de sa présidence du

tijdens het voorzitterschap van de "Transport Council" van de Europese Unie".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*).- *Naar aanleiding van het Belgische EU-voorzitterschap, mocht het Brussels Gewest de Vervoerraad voorzitten. Het was de perfecte gelegenheid om na te gaan of het Brussels Gewest dat voorzitterschap naar behoren kon uitvoeren.*

Daarom wil ik u enkele vragen stellen over het voorzitterschap, met name inzake technologie voor het openbaar vervoer.

In het document dat de beleidsprioriteiten van de EU op het gebied van mobiliteit en transport opsomt, staat dat de transportsector duurzamer moet worden en dat technologische vernieuwing daar een belangrijke rol in speelt. Er wordt duidelijk een verband gelegd tussen duurzaamheid en technologische vernieuwing, meer bepaald inzake energiezuinige en milieuvriendelijke transportmethodes.

Tijdens dit voorzitterschap wil de EU onder meer werk maken van een witboek over de toekomst van de transportsector tegen 2020, het eurovignet, een actieplan voor stedelijke mobiliteit enzovoort.

Welke akkoorden en verwezenlijkingen op het gebied van technologie voor stedelijke mobiliteit werden er gerealiseerd?

In welke mate heeft het Belgische voorzitterschap, dat door de Brusselse regering werd waargenomen, bijgedragen tot de realisatie van een aantal maatregelen die de Europese Commissie in 2010 van start liet gaan? In april 2010 verwees de Europese Commissie naar een vijftiental nieuwe regels die in 2010 en 2011 werden ingevoerd, nieuwe criteria inzake de methoden en allerlei maatregelen met betrekking tot de begroting die verband houden met duurzame stedelijke mobiliteit.

Waren er kruisbestuivingen van de Vervoerraad en het voorzitterschap inzake onderzoek en ontwikkeling van de raad Concurrentievermogen, dat ook door het Brussels Gewest werd waargenomen?

Welke verwezenlijkingen en akkoorden over

Conseil 'Transports' de l'Union européenne".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- À l'occasion de la présidence belge de l'Union européenne, la Région bruxelloise a eu la chance d'occuper le siège du Conseil "Transports". Plus qu'une opportunité considérable pour notre région, c'était aussi une très bonne occasion de pouvoir vérifier la capacité de notre gouvernement à assumer la triple tâche traditionnelle qu'exige une présidence de Conseil : porter les problématiques, faire avancer les dossiers et surtout dégager des décisions.

Je souhaiterais dès lors vous interroger sur la façon dont la région a piloté ce processus, et tout particulièrement dans le domaine des technologies des transports en commun.

Dans le document établissant les priorités relatives à la politique de mobilité et des transports de l'Union européenne durant la présidence du Conseil de l'Union européenne en 2010, il est mentionné explicitement que la durabilisation du secteur des transports était la priorité par excellence et que l'innovation serait un instrument important dans ce contexte. Bref, je ne peux que conclure qu'un accent incontestable était mis sur la somme naturelle de la durabilité et de l'innovation, c'est-à-dire les technologies de transports moins polluantes et moins énergivores.

Au menu des ambitions de cette présidence sous le sceau de la durabilité figuraient ainsi les thèmes suivants : Livre blanc sur l'avenir des transports à l'horizon 2010-2020, eurovignette, RTE-T (réseau central), Plan d'action pour la mobilité urbaine, Plan d'action pour la gestion logistique du transport des marchandises, transport maritime, réalisation du système Egnos-Galileo et suivi de la directive-cadre STI sur l'interopérabilité des systèmes dans le transport routier.

J'aimerais connaître précisément les accords et réalisations qui ont porté sur les technologies de transports urbains, à travers les différents points que s'était fixés la présidence belge, ainsi que sur les points qui ne figuraient pas en tant que tel dans le document mais qui touchent en plein à la durabilité et à l'innovation.

technologie voor stadsvervoer kwamen er uit de bus?

Welk gevolg heeft de Brusselse regering gegeven aan de voorstellen van de Europese Commissie inzake milieuvriendelijke en energiezuinige voertuigen?

Hebben de Vervoerraad en de raad Concurrentievermogen samengewerkt op het gebied van onderzoek naar technologie voor stedelijke mobiliteit?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Na twee jaar blokkering, heeft het Belgische voorzitterschap een overeenkomst bereikt over de richtlijn inzake het eurovignet. Dit is een grote vooruitgang bij de internalisering van de externe kosten van het wegverkeer en de uitvoering van het principe dat de vervuiler betaalt. De stadsgewesten behouden dus de mogelijkheid om de verkeersdruk te bestrijden.

D'autre part, je souhaiterais savoir dans quelle mesure la présidence belge, par la voix du gouvernement bruxellois, a pu faire avancer différents dossiers lancés par la Commission européenne dans le courant de l'année 2010 et portant précisément sur la durabilité des transports et l'innovation. En effet, dans sa communication d'avril 2010 intitulée "Stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie", la Commission avait fait état d'une quinzaine d'actions réglementaires soumises entre 2010 et 2011, de mises en place de nouveaux critères méthodologiques et d'actions budgétaires diverses, touchant un très large panel de sujets sur la durabilité des transports urbains.

Enfin qu'en est-il des contacts entretenus entre le Conseil "Transports" et la présidence "Recherche et innovation" du Conseil "Compétitivité", étant donné que la Région de Bruxelles-Capitale en occupait les places respectives durant la présidence belge ?

Mes questions sont les suivantes :

- Quels furent les réalisations et accords sur les technologies de transports urbains dans le cadre des objectifs de la présidence belge ?

- Quel suivi la Région bruxelloise a-t-elle apporté, à travers son action au Conseil "Transports", au catalogue de propositions présentées par la Commission dans le cadre de la "Stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie" ?

- Quels furent les contacts et actions communes du Conseil "Transports" et du Conseil "Compétitivité" sur les dossiers de recherche en technologies de transports urbains ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Lors du Conseil "Transports" du 15 octobre 2010, la présidence belge a obtenu un accord politique, après un blocage de plus de deux ans, sur la directive "eurovignette". Cet accord marque une avancée majeure dans l'internalisation des coûts externes du transport routier et dans la mise en oeuvre du principe pollueur-payeur. Les régions urbaines gardent donc la possibilité d'introduire des

In juni 2011 moet het Europees Parlement de nieuwe richtlijn goedkeuren.

In november 2010 organiseerden het Brussels Gewest en de Europese Commissie samen een conferentie over het goederenvervoer in de stad. In september organiseerde de MIVB al een conferentie over stadsmobiliteit om de 125e verjaardag te vieren van de Internationale Vereniging van Openbaar Vervoer.

De Commissie creëerde onlangs ook een werkgroep rond verkeersinformatie in real time en rond standaardisering en tarifiering.

Volgens de overeenkomst over de passagiersrechten in het kader van regelmatige busverbindingen van meer dan 250 km, hebben deze passagiers in geval van een ongeluk recht op een financiële compensatie en op logistieke hulp. Bij vertraging of annulatie kunnen ze kiezen tussen een nieuwe reservering of een terugbetaling. Ook de rechten van gehandicapten worden vastgelegd.

Momenteel blijven veel verkeersovertredingen ongestraft omdat de plegers een buitenlandse nummerplaat hebben. Dat leidt tot meer ongevallen en tot een zekere normvervaging bij de binnenlandse bevolking. Het Belgische voorzitterschap heeft een compromis bereikt over de automatische en elektronische uitwisseling van gegevens tussen de lidstaten op basis van de nummerplaten. In juli 2011 zal het Europees Parlement hierover een nieuwe richtlijn goedkeuren.

Ten slotte werd er nog vooruitgang geboekt inzake veiligheid en maritiem transport.

Wij hebben een voorstel ingediend om het eerste spoorwegenpakket te herzien en hebben een conventie goedgekeurd om de mondiale uitstoot van CO2 in het luchtverkeer te verminderen.

Een hele reeks onderzoeken in verband met vervoer zullen gefinancierd worden door het zevende kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling. De onderhandelingen hierover zullen eind 2011 of begin 2012 van start gaan.

charges liées à la congestion.

La nouvelle directive doit être votée au Parlement européen en juin 2011.

Une conférence à haut niveau s'est tenue les 16 et 17 novembre 2010, coorganisée par la Région bruxelloise et la Commission européenne sur le transport urbain des marchandises. Nous avons également célébré le 125e anniversaire de l'UITP (union internationale des transports publics) par une conférence organisée par la STIB et intitulée "Mobilité urbaine, quelles voies vers 2030 ?", les 19 et 20 septembre 2010.

Un groupe de travail spécifique sur les informations de trafic en temps réel et sur les procédures de standardisation et de tarification des applications tarifaires vient d'être créé par la Commission.

S'agissant de la protection des usagers faibles, nous pouvons nous vanter de l'accord conclu sur les droits des passagers dans le cadre des lignes régulières de bus de plus de 250 kilomètres. Selon cet accord, les passagers auront droit à une compensation financière en cas d'accident, à une assistance et à une aide logistique. En cas de retard ou d'annulation, les passagers pourront choisir entre une nouvelle réservation et le remboursement du billet. Enfin, les droits des personnes à mobilité réduite seront également fixés.

Actuellement, beaucoup d'auteurs d'infractions restent impunis lorsqu'ils possèdent une plaque d'immatriculation étrangère, car ils sont difficilement identifiables. Cela a des conséquences sur la sécurité routière : accidents causés par des conducteurs étrangers, d'une part, et moindre acceptation de règles strictes par la population nationale, d'autre part. La présidence belge a obtenu un compromis sur l'échange automatisé et électronique de données entre les États membres, et cela sur la base des numéros d'immatriculation des auteurs d'infraction. Une nouvelle directive sera votée au Parlement européen en juillet 2011.

Voilà, essentiellement, ce qui a été réalisé en ce qui concerne les priorités bruxelloises et les questions relatives au transport urbain.

Des progrès ont aussi été enregistrés en matière de sécurité et de transport maritime.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*).- *U hebt niets gezegd over de Europese strategie inzake milieuvriendelijke en energiezuinige voertuigen. Werd er al vooruitgang geboekt? Europa heeft duidelijke doelstellingen geformuleerd en België staat nog niet erg ver.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Het onderwerp stond op de agenda van een ministerraad. We hebben de Europese normen bevestigd, maar ik herinner me niet dat ze werden aangescherpt. Ik zal het nakijken.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
EMIN ÖZKARA**

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

betreffende "het STOP-principe".

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (*in het Frans*).- *In het*

Nous avons soumis une proposition de refonte du premier paquet ferroviaire et nous avons adopté une convention visant une réduction des émissions de CO2 à l'échelon mondial dans le transport aérien.

Quant aux actions menées conjointement par le Conseil "Compétitivité Recherche" et le Conseil "Transport" pendant la présidence, tout un volet de recherche sur le transport est financé par le 7e programme-cadre pour la recherche et le développement. Les négociations débiteront à la fin de cette année ou au début 2012. Elles n'étaient pas à l'ordre du jour de la présidence belge.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je remercie la ministre pour ses réponses très enthousiasmantes.

Toutefois, je n'ai rien entendu concernant la poursuite de la stratégie européenne pour les véhicules propres et économes en énergie. Y a-t-il eu des avancées dans ce domaine-là? Ce point était, je pense, à l'ordre du jour. Comme des objectifs ont clairement été définis par l'Europe et que la Belgique n'est pas à la pointe dans ce domaine-là, je m'attendais à ce qu'on y réfléchisse aussi.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ce sujet a été à l'ordre du jour de l'un des deux conseils des ministres auxquels j'ai pu assister. Nous avons confirmé les normes européennes, mais je ne pense pas que nous les ayons renforcées. Je vérifierai cet élément, car cela a pu m'échapper.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

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

concernant "le principe STOP".

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

M. Emin Özkara.- Dans votre plan stratégique

strategisch plan "Openbare Werken en Vervoer" dat op de website van Mobiel Brussel is gepubliceerd, staat het STOP-principe centraal. Dat betekent dat eerst rekening moet worden gehouden met de behoeften van de voetgangers, nadien met de behoeften van de fietsers en tot slot met de behoeften van het openbaar vervoer.

Het kan ons alleen maar verheugen dat u de intermodaliteit tussen de collectieve en duurzame vervoerswijzen wilt verbeteren. Wij betreuren niettemin dat het STOP-principe de verschillende prioritaire vervoerswijzen hiërarchiseert. Om gezondheids-, mobiliteits- en milieuredenen is het belangrijk om verplaatsingen te voet te bevorderen, maar een groot deel van de Brusselse bevolking (ouderen, personen met beperkte mobiliteit, ouders met kleine kinderen) is niet in staat om meerdere kilometers te voet af te leggen.

In het regeerakkoord staat duidelijk vermeld dat de uitbouw van het openbaar vervoer de eerste prioriteit van de Brusselse overheid blijft.

Het STOP-principe is overigens niet opgenomen in het Iris 2-plan.

Wat betekent dit principe nu concreet? Is dit binnen de regering besproken?

Waarom staat dit principe in het plan Openbare Werken en Vervoer en niet in het Iris 2-plan?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Zoals vermeld in het strategisch plan Openbare Werken en Transport brengt het STOP-principe een prioriteitenorde aan binnen de vervoersmodi. Eerst de actieve vervoerswijzen - te voet en per fiets - voor de korte afstanden of voor wie in goede vorm is. Daarna het openbaar vervoer voor langere afstanden of voor minder mobiele personen. Pas daarna komen de auto en het gemotoriseerd privévervoer. Dit zet de vroegere logica - de voorrang aan de auto - volledig op zijn

"Travaux publics et Transports", qui est publié sur le site de Bruxelles Mobilité, le principe STOP donne clairement l'ordre des priorités aux formes de mobilité souhaitables. Ce principe vise à satisfaire d'abord les besoins des piétons, ensuite ceux des cyclistes, et enfin ceux des usagers des transports publics.

Nous ne pouvons que vous rejoindre sur la volonté d'améliorer l'intermodalité entre les différents modes de transports collectifs et durables. Cependant, nous déplorons le fait que le principe STOP hiérarchise les différents modes de transport prioritaires. Pour des raisons de santé, de mobilité ou de préservation de l'environnement, il est fondamental de favoriser les déplacements à pied. Néanmoins, une partie importante de la population bruxelloise - les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les parents avec de petits enfants... - n'est pas en mesure de parcourir un ou plusieurs kilomètre(s) à pied.

Dans la déclaration gouvernementale, il est clairement stipulé : "Le développement du transport public demeure la première priorité des pouvoirs publics bruxellois".

Par ailleurs, le principe STOP ne figure pas dans le Plan Iris 2 récemment adopté par le gouvernement.

Que signifie concrètement ce principe ? Celui-ci a-t-il fait l'objet de discussions au sein du gouvernement ? Quelle est la position du gouvernement à ce sujet ?

Pourquoi ce principe figure-t-il dans le plan "Travaux publics et Transports", mais n'est-il pas repris dans le Plan Iris 2 ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme expliqué dans mon plan stratégique "Travaux publics et Transports", le principe STOP donne un ordre aux formes de mobilité souhaitables. En premier lieu viennent les modes actifs (piéton et cycliste) pour les courtes distances ou pour les personnes en bonne condition physique, et ensuite les transports publics pour des distances plus longues ou pour des personnes moins mobiles. Ce n'est qu'après que viennent la voiture et le transport motorisé privé. La logique d'autrefois, où les

kop.

De term STOP is een Nederlands acroniem: S voor stappen, T voor trappen en OP voor openbaar vervoer.

De onderliggende filosofie kan men ook in het regeerakkoord en in het Iris 2-plan terugvinden. De term STOP komt er niet als zodanig in voor omdat het onvertaalbaar is naar het Frans.

- Het incident is gesloten .

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de werken van Beliris aan de Dupréstraat in Jette".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Er wordt aan de achterkant van het station in Jette een nieuwe parking aangelegd, een project van Infrabel met Beliris als bouwheer. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een vergunning uitgereikt om vijf verzwakte en twee zieke bomen te vellen. Er zouden er echter minstens elf zijn omgehakt. De gezonde kastanjes en ook heel wat kleinere bomen en struiken in de buurt blijken gewoon te sneuvelen omwille van praktische redenen; volgens de werfleider om de machines een betere doorgang te verlenen.

Dat Beliris de opdracht geeft om meer bomen om te hakken dan was voorzien, veroorzaakt heel wat boosheid en onrust bij de omwonenden, die onvoldoende zijn geïnformeerd. Ook was op dat moment de bloeiperiode volop bezig en daarover is

besoins liés à la voiture primaient, est simplement inversée.

Le terme STOP s'est formé à partir du néerlandais : "S" pour "stappen" (marcher), "T" pour "trappen" (pédaler), "OP" pour "openbaar vervoer" (transports publics).

En reprenant ce principe, je voulais adhérer à une philosophie déjà bien établie et y faire référence. Les idées qui sous-tendent cette philosophie sont reprises dans l'accord de gouvernement comme dans le Plan Iris 2, même si, il est vrai, le terme "STOP" n'y figure pas tel quel puisque c'est un acronyme formé à partir de mots néerlandais qui n'est pas vraiment traduisible en français.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "les travaux de Beliris dans la rue Dupré à Jette".

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Infrabel procède actuellement à des travaux d'aménagement d'un nouveau parking derrière la gare de Jette. Beliris est le maître d'ouvrage de ce projet. La Région bruxelloise a délivré un permis pour l'abattage de deux arbres malades et de cinq arbres affaiblis. En réalité, onze arbres au moins ont été abattus, dont certains étaient parfaitement sains, sous prétexte qu'ils gênaient le passage des engins de chantier.*

Au moment de la délivrance du permis, la commune de Jette avait exigé que seuls les cinq arbres malades et les deux arbres morts soient retirés. Elle avait en outre fait la demande explicite qu'une communication claire et transparente soit organisée vis-à-vis des riverains durant les travaux, ce qui n'a pas du tout été le cas dans la

de Brusselse ordonnantie zeer duidelijk. Volgens artikel 2, § 2 van de ordonnantie van 1991 op de jacht en artikel 5 van het besluit van 25 oktober 1990 op de vogelbescherming, is het verboden om bomen te kappen tijdens de nestperiode, tenzij dat om veiligheidsredenen hoogdringend is. Deze beschermingsmaatregelen zijn door de ordonnantie nauwkeurig omschreven. Het kapverbod geldt van 1 april, en 1 maart in natuurreservaten, tot 15 augustus.

Op het moment van de kap was het al voorbij half april. De kapvergunning is verleend op het moment dat de stedenbouwkundige aanvraag is ingediend. De gemeente Jette eiste bijkomend om niet meer bomen te kappen dan de vijf die zich in slechte gezondheidstoestand bevonden en de twee die waren afgestorven. De oorspronkelijke plannen, waarin stond dat er tientallen bomen zouden sneuvelen, werden bijgevolg aangepast. Ook vroeg de gemeente duidelijk en transparant met de omwonenden te communiceren tijdens de duur van de werf. Dat is zeker niet gebeurd. Ook al is dat de taak van Beliris, dan nog heeft het gewest er alle belang bij dat de communicatie met de buurtbewoners goed verloopt.

Heeft het gewest gecontroleerd of men zich wel houdt aan de stedenbouwkundige vergunning? Als dat het geval is, wat hebben de controles dan opgeleverd? Als dat niet is gebeurd, waarom dan? Heeft iemand anders de controle misschien uitgevoerd? Wat was het resultaat?

Heeft men duidelijk en transparant met de omwonenden gecommuniceerd tijdens de duur van de werf zoals de gemeente het vroeg? Als dat niet is gebeurd, waarom dan? Wie was hiervoor verantwoordelijk? Hebt u maatregelen getroffen naar aanleiding van de overtreding van het kapverbod tijdens de nestperiode? En als u dat niet hebt gedaan, waarom niet?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Werken uitgevoerd door Beliris aan de gemeentewegen worden niet specifiek opgevolgd of gecontroleerd door de administratie Mوبiel Brussel.

De controle en opvolging van dergelijke werken komt in de eerste plaats toe aan de begunstigde van

pratique.

En réalité, Beliris a donné l'ordre d'abattre plus d'arbres que prévu, ce qui a suscité un mouvement de colère et d'agitation du côté des riverains. De plus, la coupe a eu lieu à la fin du mois d'avril, soit en pleine période d'interdiction d'abattage. L'article 2, §2, de l'ordonnance de 1991 relative à la conservation de la faune sauvage et à la chasse et l'article 5 de l'arrêté du 25 octobre 1990 relatif à la protection des oiseaux interdisent l'abattage des arbres en période de nidification, c'est-à-dire du 1er avril au 15 août.

La Région a-t-elle contrôlé le respect du permis d'urbanisme ? Si oui, quel est le résultat de ces contrôles ? Si non, pourquoi ces contrôles n'ont-ils pas eu lieu ? Une autre instance s'en est-elle chargée ? Avec quel résultat ?

Une communication claire et transparente a-t-elle été organisée vis-à-vis des riverains durant les travaux, conformément à la demande de la commune ? Si non, pourquoi ? Qui était responsable du volet communication ? Avez-vous pris des mesures à la suite de l'infraction à l'interdiction d'abattre les arbres durant la période de nidification ? Si non, pour quelle raison ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le contrôle et le suivi des travaux exécutés par Beliris sur les voiries communales ne relèvent pas de Bruxelles Mobilité, mais du bénéficiaire des travaux. En l'occurrence, il s'agit de la commune de Jette, et éventuellement d'Infrabel pour les travaux réalisés sur le domaine*

de werken, in dit geval de gemeente Jette en eventueel Infrabel voor de werken op het domein van de Spoorwegen of het Bestuur Ruimtelijke Ordening.

Beliris sluit hiertoe een protocolakkoord af waarin de samenwerkingsmodaliteiten met de betrokken gemeente of Infrabel worden beschreven. Ook de informatie aan de omwonenden kan daar deel van uitmaken.

De controle en de vaststelling van inbreuken op de reglementering op het natuurbehoud en de stedenbouw gebeurt door de officieren van de gerechtelijke politie en door de daartoe speciaal aangestelde ambtenaren van het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, van Leefmilieu Brussel en van de gemeenten.

De door u geciteerde wetgeving over de jacht en de vogelbescherming spreekt van een verbod om opzettelijk vogelnesten te vernielen volgens artikel 2, §2 van de ordonnantie van 1991 en van een verbod om bewoonde of in aanbouw zijnde vogelnesten te vernietigen volgens artikelen 2 en 5 van het besluit van 1990. Op de gewestwegen proberen we ons daaraan zo scrupuleus mogelijk te houden. Er kan zich altijd een uitzonderingssituatie voordoen, zoals een gevaarlijk zieke boom.

Er is echter in deze reglementering nergens sprake van een verbod tot het vellen van bomen. Op basis van de huidige wetgeving kunnen bomen zonder nesten of bomen met lege nesten het hele jaar door geveld worden op voorwaarde dat er een wettige kapvergunning is en dus niet met het opzet om nesten te vernietigen.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Als ik het goed begrijp, zegt u dat burgers zich tot de politie moeten richten als ze inbreuken vaststellen. In dit concrete geval had de gemeente een controleur moeten sturen om na te gaan of er een inbreuk was gepleegd.

U had het over het opzettelijk vernielen van nesten. Volgens mij is de grens soms vaag. In het geval dat ik aanhaalde, was het nest recent gebouwd. De interpretatie van de wetgeving moet zo strikt mogelijk zijn. Als je bomen omhakt in de nestperiode, is het moeilijk om vanaf de begane

du chemin de fer, ou de l'administration de l'Aménagement du Territoire.

À cet effet, Beliris conclut un protocole d'accord décrivant les modalités de collaboration avec la commune concernée ou Infrabel. Les modalités de l'information délivrée aux riverains peuvent également figurer dans cet accord.

Le contrôle et le constat de violations de la réglementation relative à la sauvegarde de la nature et de l'urbanisme sont effectués par les officiers de la police judiciaire et par les fonctionnaires désignés à cet effet de l'administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement, de Bruxelles Environnement et des communes.

La législation relative à la chasse et à la protection des oiseaux interdit d'endommager intentionnellement les nids d'oiseaux et de détruire les nids habités ou en construction. Nous respectons cette législation aussi scrupuleusement que possible au niveau des voiries régionales.

Sur la base de la législation actuelle, les arbres sans nids ou les arbres dont les nids sont vides peuvent être abattus tout au long de l'année, moyennant un permis d'abattage légal.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *D'après votre réponse, c'est aux citoyens de s'adresser à la police lorsqu'ils constatent des infractions. Dans ce cas précis, c'est la commune qui aurait dû envoyer un contrôleur pour vérifier si une infraction avait été commise.*

Les services compétents doivent interpréter la loi le plus strictement possible, car il n'est pas évident de vérifier depuis le sol si un nid est vide ou rempli.

grond te zien of een nest leeg of vol is. Je moet er dan van uitgaan dat het wordt gebruikt. Volgens mij moeten de bevoegde diensten de wet zo strikt mogelijk interpreteren. Ik weet dat die interpretatie niet altijd zo eenvoudig is en geval per geval moet worden bekeken. Ik ben wel blij met uw antwoord.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*
