



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 13 JULI 2011**

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

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

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 13 JUILLET 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 civ@bruparlirisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparlirisnet.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 civ@parlbruirisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparlirisnet.be/>

INHOUD	SOMMAIRE
MONDELINGE VRAAG	QUESTION ORALE
- van de heer Jef Van Damme aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging, betreffende "de kostprijs van de campagne '20 miljoen km voor Brussel'".	- de M. Jef Van Damme 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 "le coût de la campagne 'Les 20 millions de kilomètres de Bruxelles'".
INTERPELLATIES	INTERPELLATIONS
- van mevrouw Françoise Schepmans tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de balans 2010 voor de Haven van Brussel".	- de Mme Françoise Schepmans à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le bilan 2010 du Port de Bruxelles".
Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Françoise Schepmans.	Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Françoise Schepmans.
- van mevrouw Françoise Schepmans tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de fraude aan de toegangspoortjes van de MIVB".	- de Mme Françoise Schepmans à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les fraudes aux portiques de la STIB".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Danielle Caron, betreffende "de fraude bij de toegangshekjes in de metro".	12	Interpellation jointe de Mme Danielle Caron, concernant "la fraude aux portiques dans le métro".	12
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Olivia P'tito, betreffende "de evaluatie van de toegangshekjes een jaar na de ingebruikname".	12	Interpellation jointe de Mme Olivia P'tito, concernant "l'évaluation du système des portiques un an après sa mise en œuvre".	12
<i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Françoise Schepmans, mevrouw Danielle Caron.</i>	16	<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Françoise Schepmans, Mme Danielle Caron.</i>	16
- van de heer Jef Van Damme tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het parkeerplan van de gemeente Anderlecht en de uitvoering van de parkeerordonnantie".	22	- de M. Jef Van Damme à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le plan de stationnement de la commune d'Anderlecht et la mise en œuvre de l'ordonnance relative à la politique du stationnement".	22
<i>Besprekking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jef Van Damme.</i>	24	<i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jef Van Damme.</i>	24
MONDELINGE VRAGEN	26	QUESTIONS ORALES	26
- van de heer Arnaud Pinxteren aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	26	- de M. Arnaud Pinxteren à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	26

	betreffende "het opleidingsbeleid bij de MIVB".		concernant "la politique de formation à la STIB".
- van mevrouw Annemie Maes	28	- de Mme Annemie Maes	28
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 colloquium over mobiliteitsprojecten voor het oosten van Brussel".		concernant "le colloque sur les projets de mobilité pour l'est de Bruxelles".	
- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	31	- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	31
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 opleiding inzake ecologisch verantwoord rijgedrag voor de Brusselse taxibestuurders".		concernant "la formation à la conduite écologique pour les conducteurs de taxis bruxellois".	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes,	31	Question orale jointe de Mme Annemie Maes	31
betreffende "eco-driving voor bus- en taxichauffeurs".		concernant "l'écoconduite pour les conducteurs de bus et de taxi".	
- van de heer Jef Van Damme	36	- de M. Jef Van Damme	36
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 stand van zaken van de uitvoering van de resolutie over de aanleg van een gewestelijk expresnet voor de fietser tussen de gemeenten uit de Rand en Brussel".		concernant "l'état d'avancement de la mise en œuvre de la résolution relative à l'aménagement d'un réseau express régional pour cyclistes entre les communes de la périphérie et Bruxelles".	
- van de heer Mohamed Azzouzi	40	- de M. Mohamed Azzouzi	40
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Openbare Werken en Vervoer,
betreffende "de plaatsing van preventieve
radars".

- van mevrouw Anne Herscovici

42

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

betreffende "de follow-up van de
aanbevelingen van de commissie voor de
Sociale Zaken betreffende het bedelen in de
metrostations van de MIVB".

Capitale, chargée des Travaux publics et
des Transports,

concernant "l'installation de radars
préventifs".

- de Mme Anne Herscovici

42

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

concernant "le suivi des recommandations
adoptées en Commission des Affaires
sociales portant sur la mendicité dans les
stations de métro de la STIB".

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

MONDELINGE VRAGEN

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Van Damme.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de kostprijs van de campagne '20 miljoen km voor Brussel'".

Mevrouw de voorzitter.- De mondelinge vraag wordt door de indiener ingetrokken.

INTERPELLATIES

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de balans 2010 voor de Haven van Brussel".

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Van Damme.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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 "le coût de la campagne 'Les 20 millions de kilomètres de Bruxelles'".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, la question orale est retirée.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "le bilan 2010 du Port de Bruxelles".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Eind mei 2011 heeft de Haven van Brussel zijn eindbalans 2010 aan de algemene vergadering voorgelegd.*

Op de website is het verslag 2010 nog niet beschikbaar. Wel wordt melding gemaakt van de renovatie van twee sluizen en de ingebruikneming van een oude locomotief aan het Redersplein. Over verwezenlijkingen of geplande investeringen is op de website niet veel informatie te vinden.

De vraag is of de interesse van bedrijven zo wel wordt gewekt. Waarom is het verslag 2010 nog niet online beschikbaar?

De voorlopige versie van het verslag doet vragen rijzen over de opties die door de Haven van Brussel zijn genomen. Op een jaar tijd zijn de beschikbare activa met de helft gestegen: van 14.608.000 euro eind 2009 tot 21.892.000 euro eind 2010. Hoe zal dit in de toekomst verder evolueren?

Sociaaleconomisch speelt de haven een belangrijke rol. Waarom raken de projecten niet van de grond die de dienstverlening nieuw leven moeten inblazen en nieuwe afzetmarkten moeten creëren?

De vraag is waarom de beschikbare middelen niet worden aangewend om nieuwe terreinen aan te schaffen of beschikbare ruimten aan te passen aan de vraag van het cliënteel.

Zou de Haven van Brussel niet best op zoek gaan naar nieuwe mogelijkheden en interessantere transportvoorraarden aanbieden om meer goederen via het water te vervoeren?

De Haven heeft in 2010 heel weinig op duurzame ontwikkeling ingezet. Haar cliënteel wordt nochtans alsmaar veeleisender en de competitie is nooit veraf.

Waarom heeft de Haven de TIR-opslagplaatsen niet volledig gerenoveerd? De Europese Investeringsbank (EIB) had er nochtans 2,5 miljoen euro voor veil. Waarom zijn sommige werken met het oog op meer transport niet versneld uitgevoerd?

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

Mme Françoise Schepmans.- À la fin du mois de mai 2011, le Port de Bruxelles a présenté son bilan et compte de résultats de l'exercice 2010 à l'assemblée générale dûment convoquée à cet effet.

Si l'on consulte le site du Port de Bruxelles, on constate au début du mois de juillet 2011 que ce rapport annuel n'est toujours pas disponible puisque c'est toujours le rapport se rapportant à l'exercice 2009 qui peut être consulté.

Ce même site mentionne l'inauguration des deux écluses rénovées et le fait qu'une locomotive ancienne a été inaugurée en mars 2011 au pont des Armateurs.

Le site laisse donc le visiteur en quête d'information sur les réalisations et investissements potentiels au Port de Bruxelles sur sa faim.

Voilà une question qu'il conviendrait de se poser dans une vision prospective susceptible d'éveiller l'intérêt des entreprises à la recherche de nouveaux développements. Tout investisseur est intéressé par les perspectives de développement et ne trouvera pas la réponse à ses préoccupations s'il consulte le site du Port de Bruxelles.

Pourquoi n'a-t-on pas le droit de prendre connaissance du dernier bilan du Port ? Pourquoi ce rapport n'est-il pas disponible après l'assemblée générale qui a eu lieu fin mai 2011 ?

Sur la base d'une version provisoire qui a pu être obtenue, les résultats de l'exercice 2010 suscitent quelques questions, voire des inquiétudes, sur les orientations prises par le Port de Bruxelles.

Du côté de la trésorerie, on constate que les disponibilités, qui étaient de 14.608.000 euros à la fin de 2009, passent à 21.892.000 euros à la fin de 2010. Ces disponibilités s'accroissent de 50% en douze mois. Quels sont les enjeux futurs par rapport à celles-ci ?

Le rôle socio-économique du Port ne fait aucun doute. Comment expliquer dès lors qu'il ne parvienne pas à mener à bonne fin des projets qui sont susceptibles de renforcer ses services et de créer de nouveaux débouchés ?

De Haven van Brussel heeft alsmaar meer beschikbare activa, terwijl ze zou moeten investeren in de nodige ruimte voor haar cliënteel.

De thesaurie staat er zelfs beter voor dan de eindrekening laat vermoeden. In 2010 heeft de Haven immers een schadevergoeding van 3,2 miljoen euro uitgekeerd aan Sogaris ter compensatie van de niet-uitvoering van het Brussels International Logistic Center (BILC). Dat bedrag zal in de loop van 2011 aan de Haven worden teruggestort. Zonder de betaling van deze schadevergoeding had de Haven nu 25 miljoen euro in kas.

Voor de ontwikkeling van de voormalige Carcokesite heeft de Haven voorschotten van de EIB gevraagd. Dat heeft de boekhouding beïnvloed. Maar waarom zijn die middelen niet correct aangewend?

Hoe komt het dat het verslag 2010 nog niet online beschikbaar is? Hoe verklaart u de toename van de beschikbare activa tussen 2009 en 2011?

Wanneer krijgt de Haven de schadevergoeding voor de niet-uitvoering van het BILC terugbetaald?

Waarom werden de Europese middelen niet aangewend om de TIR-entrepoten te renoveren?

Il y a assurément matière à réflexion, et l'on peut s'étonner que les moyens disponibles ne servent pas, par exemple, à l'acquisition de nouveaux espaces ou à la mise en chantier de reconversion d'espaces existants afin de mieux rencontrer les besoins de la clientèle.

Pour réussir l'accroissement des volumes traités par la voie d'eau, le Port ne doit-il pas exploiter de nouvelles opportunités et montrer ainsi qu'il s'engage résolument dans la direction d'une meilleure offre de transport ?

Des chiffres publiés dans ce dernier bilan, on déduit qu'en 2010 le Port a très peu investi dans le développement durable, alors que sa clientèle se fait de plus en plus exigeante et qu'une concurrence en la matière existe aux portes de la Région bruxelloise.

Ainsi, pourquoi le Port n'a-t-il pas exploité la possibilité de rénover en profondeur les entrepôts de transport international routier (TIR), alors qu'il avait obtenu pour ce faire une aide de la Banque européenne d'investissement (BEI) de 2,5 millions d'euros, à ma connaissance jamais utilisée ? Pourquoi le Port n'a-t-il pas accéléré certains travaux de nature à attirer de nouveaux trafics ?

En résumé, la trésorerie du Port de Bruxelles ne fait que croître, alors qu'elle devrait servir à offrir davantage de possibilités aux clients en attente d'espaces.

Si l'on veut pousser l'examen plus en profondeur, l'accroissement de trésorerie du Port est encore supérieur à celui révélé par le bilan. En effet, le Port a déboursé en 2010 une indemnité de 3,2 millions d'euros en faveur de la société Sogaris en compensation de l'abandon du projet du Brussels International Logistic Center (BILC).

Cette somme sera restituée au Port dans le courant de l'exercice 2011. Sans cette sortie de fonds, qui sera compensée prochainement, le Port afficherait des disponibilités s'élevant à 25 millions d'euros.

Sans doute m'opposerez-vous le fait que le Port a procédé à des tirages sur la BEI pour le développement du site ex-Carcoke, ce qui a influé sur la trésorerie. Mais dans ce cas, comment justifiez-vous que les tirages sur la BEI n'aient pas été dûment utilisés ?

Comment expliquez-vous que le rapport annuel 2010 du Port ne soit toujours pas publié sur le site du Port au début du mois de juillet 2011 ?

Comment expliquez-vous l'accroissement de trésorerie entre 2009 et 2011 ?

Quand le Port recevra-t-il la compensation du montant déboursé pour l'abandon du projet BILC ?

Pourquoi l'aide de 2,5 millions d'euros de la BEI, initialement prévue pour la modernisation des entrepôts TIR, n'a-t-elle pas été activée alors que le site mérite une profonde rénovation ?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Het jaarverslag dat op de algemene vergadering van 27 mei 2011 werd voorgesteld, was geen definitieve versie. Bovendien moest dat jaarverslag na afloop van de vergadering nog in de juiste lay-out worden gegoten, met name het balansgedeelte. De lay-out wordt momenteel voor de laatste keer gecheckt. Nadien zal het jaarverslag in zijn definitieve vorm worden gedrukt en op de website van de Haven van Brussel worden geplaatst.

De Haven van Brussel heeft in 2010 het saldo van de EIB-lening opgenomen voor de sanering van het voormalige Carcoketerrein, hetzij 12,5 miljoen euro. Dit verklaart de stijging van de kasmiddelen tussen 2009 en 2010.

In de begroting 2011 is een compensatie ingeschreven voor het BILC-project. De Haven heeft de EIB-lening van 2,5 miljoen niet kunnen opnemen. Die lening was enkel voor het BILC bestemd en mocht niet voor een ander project worden aangewend. De Haven heeft niettemin investeringen in het TIR-centrum gedaan buiten deze EIB-hulp, namelijk 1,2 miljoen in 2009 en 2,062 miljoen in 2010.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La version du rapport annuel présentée à l'assemblée générale du 27 mai 2011 n'est pas la version définitive puisqu'elle peut encore être modifiée à l'occasion de cette assemblée générale.

Seule une version photocopiée du rapport est donc présentée. Après la fin de l'assemblée générale, un travail de mise en forme du rapport annuel doit encore être effectué, principalement pour la partie bilan.

Le rapport annuel est ensuite imprimé dans sa forme définitive et placé sur le site internet du Port de Bruxelles. Les dernières vérifications sur la mise en pages définitive sont effectuées en ce moment. Le rapport annuel sera disponible la semaine prochaine sur le site internet du Port de Bruxelles.

Concernant les chiffres, le Port de Bruxelles a tiré en 2010 le solde de l'emprunt de la BEI dans le cadre de l'assainissement du site ex-Carcoke comme prévu contractuellement, soit 12.500.000 euros, ce qui explique la hausse de la trésorerie entre 2009 et 2010. Les moyens de la compensation du projet BILC sont prévus dans le budget 2011. Les modalités relatives au versement par la Région sont en cours de préparation.

Le Port n'a pas pu conclure l'emprunt de la BEI de 2,5 millions d'euros parce que le projet BILC n'a pas été finalisé. En effet, l'enveloppe de

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *De algemene vergadering vond plaats op 25 mei. Het verwondert mij dat de Haven zoveel tijd nodig heeft voor de officiële publicatie van de documenten.*

Doordat het BILC-project niet doorgaat, kon de Haven de EIB-middelen niet opnemen. Er werd niettemin 2,6 miljoen euro uitgetrokken voor de renovatie van het TIR-centrum.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Die middelen waren afkomstig van de Haven zelf.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *De Haven kan niet verantwoordelijk worden gehouden voor de koerswijziging van het gewest met betrekking tot het BILC. Er was beslist dat het gewest de Haven een compensatie zou toekennen. Is dat gebeurd?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Die compensatie is op de begroting 2011 ingeschreven. Wij bereiden momenteel de stortingsmodaliteiten voor.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Vindt u het logisch dat de kasmiddelen van de Haven sterk zijn gestegen maar dat er geen werk is gemaakt van concrete projecten?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Er zijn projecten in voorbereiding. Maar men heeft niet altijd de gelegenheid om nieuwe terreinen aan te kopen. Ik zal u meer uitleg kunnen*

2,5 millions d'euros était liée au projet BILC : pour la BEI, cette enveloppe ne pouvait pas être dédiée à autre chose. Cependant, le Port a fait des investissements au centre TIR, en dehors de cette aide de la BEI. En 2009, le Port a engagé 1,2 millions d'euros et 2,062 millions d'euros en 2010.

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

Mme Françoise Schepmans.- En ce qui concerne la publication du bilan et du rapport, l'assemblée générale a eu lieu le 25 mai et il faut plusieurs mois au Port de Bruxelles pour assurer une publication officielle, ce qui me semble être un laps de temps relativement long pour ce type d'exercice.

L'abandon du projet du BILC nous a empêchés d'obtenir les budgets qui avaient été prévus de la part de la BEI. Néanmoins, 2.600.000 euros étaient tout de même prévus pour la rénovation du centre TIR.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Certainement, mais cette somme n'était pas payée par la BEI. Les fonds provenaient du Port même.

Mme Françoise Schepmans.- Le Port ne peut pas être tenu responsable du changement d'attitude politique de la Région bruxelloise par rapport au BILC. Dès lors, j'ai souvenance qu'une rétribution financière devait être versée par la Région au Port de Bruxelles pour compenser cette perte. Ce versement a-t-il été effectué ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme je viens de le dire, cette compensation est prévue dans le budget 2011, et nous sommes actuellement en train de préparer les modalités relatives au versement.

Mme Françoise Schepmans.- Je reviens, pour terminer, sur l'augmentation fort importante des disponibilités financières du Port de Bruxelles. Selon vous qui êtes ministre de tutelle, est-ce qu'il est logique que le Port de Bruxelles engrange de telles disponibilités financières sans véritablement s'engager dans des projets concrets ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme je l'ai déjà expliqué à d'autres réunions, des projets sont en vue, mais il convient également de trouver les opportunités d'acquérir de nouveaux terrains. Cela

geven in het kader van de besprekking van de begroting 2012.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de fraude aan de toegangspoortjes van de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON,

betreffende "de fraude bij de toegangshekjes in de metro".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO,

betreffende "de evaluatie van de toegangshekjes een jaar na de ingebruikname".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- Eind juni berichtten de kranten dat een op vijf metrogebruikers een zwartrijder is die met de toegangspoortjes knoeit. Meestal glippen zwartrijders gewoon achter iemand aan die een geldig vervoersbewijs heeft. Soms springen ze zelfs over de poortjes.

De cijfers hebben geen wetenschappelijke waarde en berusten op observaties in Brusselse metrostations, maar de woordvoerder van de MIVB lijkt zich bewust te zijn van het probleem. Blijkbaar

reste un objectif mais, dans le cadre du budget 2012, je pourrai expliquer les choses beaucoup plus en détail, aussi bien pour 2011 que pour l'année prochaine. Je n'avais pas préparé ces réponses pour votre interpellation d'aujourd'hui.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "les fraudes aux portiques de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE MME DANIELLE CARON,

concernant "la fraude aux portiques dans le métro".

INTERPELLATION JOINTE DE MME OLIVIA P'TITO,

concernant "l'évaluation du système des portiques un an après sa mise en œuvre".

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

Mme Françoise Schepmans.- À la fin du mois de juin, la presse s'est faite l'écho de ce que le dispositif des portiques mis en place par la STIB dans ses installations souterraines, présenterait un taux moyen de fraude important de la part des usagers, soit une personne sur cinq. La technique la plus utilisée serait le simple fait de se faufiler frauduleusement derrière le voyageur muni d'un titre de transport en règle lors de son entrée dans la station. Certains fraudeurs seraient manifestement téméraires puisqu'ils enjamberaient directement les structures des portillons.

ontving de MIVB klachten van mensen die omver werden gelopen door poortjesglippers.

De poortjes van twee metrostations bleven tijdens de tweede week van juni 2011 trouwens openstaan. Blijkbaar zijn de poortjes niet altijd in gebruik en heeft de investering niet het beoogde effect.

Hebt u meer specifieke informatie over geknoei met de poortjes? Kunt u de informatie die in de pers verscheen, bevestigen? Waarom blijven de poortjes in sommige stations altijd openstaan?

Volgens de woordvoerder van de MIVB zou het mogelijk zijn ervoor te zorgen dat de poortjes minder lang openstaan. Zo kunnen poortjesglippers worden tegengehouden. Komt die maatregel er? Overweegt u nog andere maatregelen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- In april verklaarde de woordvoerder van de MIVB dat de maatschappij in de zomermaanden meer inkomensten had gerealiseerd dankzij de poortjes, al speelde het toerisme waarschijnlijk ook een rol. Volgens de MIVB zijn er minder zwartrijders op de metro.

De MIVB kondigde aan dat ze pas in de zomer een volledige stand van zaken zou kunnen geven van de toegangspoortjes, maar meldde wel al dat ze

Certes, ces conclusions n'ont pas de valeur scientifique puisqu'elles reposent sur des observations dans certaines stations du réseau bruxellois, mais le porte-parole de la STIB semble bien conscient du problème puisqu'il a affirmé dans les médias : "Nous avons reçu des plaintes de voyageurs qui ont été bousculés, ou qui ont pris peur de voir ainsi surgir quelqu'un dans leur dos. Cette tricherie peut être dangereuse, en plus qu'elle pénalise le voyageur honnête".

Par ailleurs, un constat a été opéré aux portillons de deux stations. Au cours de la deuxième semaine de juin 2011, ceux-ci, ainsi que les accès pour personnes à mobilité réduite, étaient ouverts à toute personne, sans validation préalable du titre de transport.

L'effet que doit exercer les portillons semble donc ne pas être en application de manière systématique et l'investissement ne remplit pas l'objectif poursuivi.

Avez-vous des données plus précises concernant le cas de fraudes aux portiques ? Les tendances observées confirment-elles les informations publiées dans la presse ? Pourquoi les stations équipées de portillons restent-elles accessibles sans que l'on doive nécessairement valider son titre de transport ?

Le porte-parole de la STIB a évoqué l'idée de diminuer le temps d'ouverture des portiques pour prévenir tout passage frauduleux. Que pouvez-nous dire sur l'application d'une telle mesure ? A-t-elle déjà été retenue et, le cas échéant, quand sera-t-elle mise en œuvre ? D'autres mesures sont-elles à l'étude ? Lesquelles ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Caron pour son interpellation jointe.

Mme Danielle Caron.- En avril de cette année, le porte-parole de la STIB déclarait que, grâce aux nouveaux portiques, "rien que pour les mois d'été, on a eu un pourcentage de recettes supplémentaires lié probablement aussi à la vocation touristique de Bruxelles". Sur l'ensemble de l'année, il constate une diminution réelle de la fraude dans le métro, ce dont nous nous réjouissons.

La STIB avait annoncé que les chiffres complets liés à la mise en place des nouveaux portiques

honderdduizenden euro's had teruggevonden .

Journalisten vatten post in enkele metrostations en stelden vast dat het nog altijd eenvoudig is om zwart te rijden: het volstaat om na iemand met een vervoersbewijs door de poortjes te glippen. Het kan niet de bedoeling zijn dat er een gevoel van straffeloosheid ontstaat.

Hoe reageren de passagiers op de poortjes? Zijn er cijfers over de toename van het aantal betaalde verplaatsingen als gevolg van de poortjes? Hoe evolueren de inkomsten van de MIVB?

Komt fraude nog steeds voor? Welke maatregelen worden genomen om het probleem te beperken? Blijkbaar is er een gebrek aan sociale controle en laten veel passagiers de poortjesglippers hun gang gaan. Komt er een bewustmakingscampagne?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Het gaat niet altijd om fraude.*

Soms werkt de Mobibkaart niet en gaan de poortjes niet open. In dat geval gebeurt het dat een reiziger vraagt om samen met een andere reiziger door de poortjes te mogen gaan. Het systeem moet nog worden verbeterd.

Volgens de RTBF zou de MIVB dankzij de plaatsing van de toegangspoortjes het voorbije jaar 3 miljoen meer vervoersbewijzen hebben verkocht. De balans is dus bijzonder positief. De toegangspoortjes zijn een uitstekend middel gebleken om fraude te bestrijden. Een jaar na de plaatsing van de eerste toegangspoortjes zijn 36 van de 69 metrostations ermee uitgerust.

seraient connus cet été, mais pouvait déjà affirmer avoir récupéré plusieurs centaines de milliers d'euros.

Si l'on pouvait s'attendre à ce qu'il soit moins facile de passer les fameux portiques antifraude, la tentation reste d'actualité. Des journalistes ont mené l'enquête dans les stations de métro Porte de Namur, Botanique et Porte de Hal. Il en résulte que la fraude continue malheureusement de manière bien simple : il suffit de se faufiler derrière un voyageur muni d'un titre de transport. Il ne faudrait pas que se développe un sentiment d'impunité qui finirait par se généraliser parce que frauder est considéré comme simple.

Concernant les effets liés à la mise en place de ces nouveaux portiques, quelle a été la réaction du public ?

A-t-on pu mesurer l'augmentation du nombre de trajets payants due à la mise en place de ce nouvel outil et l'impact sur les recettes de la STIB ?

Est-il exact que la fraude continue ? Quelles sont les mesures envisagées pour la limiter ?

Comme il semble qu'il y ait complicité des voyageurs et donc un manque de contrôle social, avez-vous mis en place une sensibilisation, voire une responsabilisation des voyageurs complaisants ou qui n'osent pas réagir ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme P'tito pour son interpellation jointe.

Mme Olivia P'tito.- J'ai été, pour ma part, frappée par un autre phénomène, moins que par la fraude.

J'ai été témoin de situations dans lesquelles une carte Mobib ne fonctionnant pas et n'ouvrant pas le portique, un usager se serrait contre l'autre par "solidarité" pour lui permettre le passage. Il peut donc arriver que l'on interprète mal certains comportements.

Des choses doivent donc encore être améliorées.

La RTBF nous apprenait début juillet, qu'un an après l'installation des portiques dans le métro, la STIB a vendu trois millions de titres de transport supplémentaires. Le bilan est donc jugé très positif. Un problème est tout de même apparu, puisque des

De Mobibkaart heeft wel voor heel wat problemen gezorgd. De MIVB heeft ongeveer één Mobibkaart op tien moeten vervangen.

Wat is het tijdschema voor de plaatsing van de overige toegangspoortjes? Welke stations zullen het eerst aan de beurt komen? Wanneer?

Welke problemen werden er bij het gebruik van de toegangspoortjes vastgesteld? Zijn er klachten ingediend? Zo ja, waarop hebben die dan betrekking?

Wat is de totale kostprijs van deze operatie? Over hoeveel jaar zal die uitgave worden afgeschreven? Wanneer zou het systeem winstgevend moeten worden?

Hebt u het probleem van de Mobibkaarten met de leverancier besproken? Welke meerkost gaat er gepaard met de vervanging van defecte kaarten?

Wat is het verband tussen het aantal boetes wegens slecht gebruik van de Mobibkaart en het aantal teruggebrachte defecte kaarten? Natuurlijk is er soms sprake van fraude, maar wat als de kaart niet werkt en iemand anders zijn kaart gebruikt om die persoon te helpen?

dysfonctionnements ont obligé la STIB à remplacer près d'une carte Mobib sur dix.

Le 5 juillet 2010, les premiers portiques automatiques faisaient leur apparition dans le métro bruxellois. Un an plus tard, 36 des 69 stations sont équipées. "C'est un moyen de lutter contre la fraude", déclare la STIB.

Je ne reviendrai pas sur l'entrée en vigueur, à l'automne, de la carte Mobib anonyme, dans la mesure où des auditions devant la présente commission y ont été consacrées sous l'angle de la protection de la vie privée.

Par contre, je souhaiterais évoquer les dysfonctionnements des cartes Mobib, dont près de 10% ont dû être retournées au service après-vente de la STIB.

Quel est le phasage de mise en œuvre des prochains portiques ? Quelles seront les stations concernées et dans quel délai ?

Quelles sont les difficultés rencontrées dans l'usage de ces portiques ? Je suis régulièrement témoin, comme de nombreux Bruxellois, du fait que des portiques ne s'ouvrent pas ou, au contraire, se referment trop brutalement sur des usagers. Des plaintes ont-elles été déposées contre ce système ? Dans l'affirmative, sur quels éléments portent-elles ?

Quel est le coût global de la mise en place des portiques ? En combien d'années est-il prévu de les amortir ? À quelle échéance le système devrait-il être bénéficiaire ?

Le risque de retour des cartes Mobib pour dysfonctionnement avait-il été envisagé avec le fournisseur ? Quel surcoût a-t-il généré ?

Quel lien est établi entre, d'une part, les dysfonctionnements et retours de cartes et, d'autre part, les amendes infligées pour mauvaise utilisation de la carte (alors que c'est cette dernière qui n'a pas enregistré la validation, par exemple) ?

Certains ont évoqué des "complicités". Mais, a contrario, que se passe-t-il si votre carte n'ouvre pas le portique et que l'usager qui vous suit vous aide à passer grâce à la sienne ?

Samengevoegde besprekking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De MIVB heeft toegangspoortjes geplaatst aan verscheidene metro- en premetrostations om het zwartrijden tegen te gaan en het veiligheidsgevoel bij de reizigers te vergroten. Een achterliggende reden is vast ook het genereren van meer inkomsten. In theorie is het niet meer mogelijk de metro te betreden zonder een geldig vervoersbewijs, hetzij een rittenkaart, hetzij een Mobicartaat.

Na het eerste proefstation, Naamsepoort, zijn er ondertussen al heel wat andere stations ingericht. Het gaat om een grote investering van 50 miljoen euro, die gedeeltelijk door de MIVB en gedeeltelijk door Mobiel Brussel betaald wordt. Op termijn moeten alle stations met deze toegangspoortjes worden uitgerust.

Zullen alle stations inderdaad, zoals aangekondigd, over toegangspoortjes beschikken tegen 2013? Wegen de kosten op tegen de baten? Hoe wordt de werking van de poortjes aan de Naamsepoort geëvalueerd? Aan de initiële investering moeten nog de onderhoudskosten (wgens vandalisme, pannes enzovoort) worden toegevoegd.

De MIVB is van plan om ook poortjes te plaatsen daar waar de reizigers het station verlaten. Dat begrijp ik niet goed. Zo loopt men het risico dat mensen niet uit het station weggeraken. De MIVB vindt dat de mensen dan maar een extra ticket van 3 euro moeten kopen om buiten te geraken, ook al hebben ze een abonnement. Dat is niet logisch. Soms werkt de kaart niet, bijvoorbeeld omdat ze gedemagnetiseerd is. Het is een beetje grof dat reizigers, die wel degelijk willen betalen en geen fraudeurs zijn, dan nog eens extra zouden moeten betalen om buiten te geraken.

Het is goed dat de MIVB een eerlijke prijs wil voor zijn product en fraude wil tegengaan, maar het kan niet de bedoeling zijn dat ze bonafide mensen als fraudeurs beschouwt.

Voilà mes interrogations quant au fonctionnement du système Mobib, et j'espère que vous pourrez nous rassurer.

Discussion conjointe

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- La STIB a placé des portiques d'accès dans différentes stations de métro et de pré métro pour contrer les fraudeurs et accroître le sentiment de sécurité des usagers, mais aussi pour générer davantage de revenus. En théorie, il n'est en effet plus possible de pénétrer dans une station sans titre de transport valable.

L'investissement, supporté conjointement par la STIB et par Bruxelles Mobilité, est important : il atteint 50 millions d'euros.

Toutes les stations seront-elles équipées de portiques en 2013, comme annoncé ? Avez-vous réalisé une analyse coût-bénéfice, en tenant notamment compte des frais d'entretien ? Quelle est l'évaluation du fonctionnement des portiques à la station Porte de Namur, la première à en avoir été équipée ?

Je ne comprends pas l'intention de la STIB de placer également des portiques aux sorties des stations. Elle veut faire payer les usagers qui veulent sortir sans titre de transport valable. Ce cas de figure me semble injuste concernant, par exemple, un abonné dont la carte magnétique ne fonctionne pas toujours.

Que la STIB cherche à lutter contre la fraude, c'est de bonne guerre. Mais elle ne doit pas pour autant considérer les personnes qui sont de bonne foi comme des fraudeurs.

Les portiques doivent en outre mieux être adaptés aux usagers qui possèdent un vélo, une poussette ou un bagage volumineux, pour éviter qu'ils n'y restent coincés.

Le pourcentage de cartes Mobib qui ne fonctionne pas serait élevé parmi les adolescents. Les adolescents sont les usagers de demain, ils ne doivent pas être rebutés par le système. La STIB doit donc utiliser du matériel plus solide ou

Ik heb zelf ook eens met de fiets vastgezet in het sas, waarom weet ik niet. Ik probeerde de alarmknop, maar er was natuurlijk niemand te zien. Als je gehaast bent, is zo'n ervaring niet grappig. De poortjes moeten beter aangepast worden aan het feit dat ook mensen met een fiets, een kinderwagen of een grote koffer er gebruik van willen maken.

Het percentage Mobibkaarten dat niet werkt, zou vrij hoog liggen bij tieners. Misschien moet de MIVB daar iets aan doen, want tieners zijn de volwassenen van de toekomst. Als het systeem voor hen te moeilijk is of als ze boetes krijgen van 100 à 200 euro, zal dat hen afschrikken. De MIVB moet steviger materiaal gebruiken of de kaarten vlotter laten vervangen.

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

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Ik sluit me aan bij de opmerkingen van mevrouw Maes over de problemen met de Mobibkaarten en de boetes. Het is niet altijd voor iedereen duidelijk hoe het systeem werkt. Wie problemen heeft met zijn kaart, wordt doorverwezen naar een Kiosk of Bootik, maar die zijn niet altijd open.*

Hoe zit het met de evacuatie van de metrostations in nood gevallen? Ik hoop dat de poortjes dan automatisch opengaan. Anders zitten de mensen als ratten in de val.

Werden er tests uitgevoerd om na te gaan of de poortjes opengaan in nood gevallen? We moeten er alles aan doen om ongelukken te vermijden.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

faciliter le remplacement des cartes.

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

M. Aziz Albishari.- Je m'inscris dans la volée de questions qui ont été posées sur l'évaluation de ce système après un an. J'ai connaissance des mêmes expériences que Mme Maes, quant à la difficulté d'utilisation de la carte Mobib et des amendes qui s'ensuivent. La réponse des agents qui nous disent qu'on "n'a qu'à...", est parfois très frustrante parce qu'on n'a pas la science infuse, qu'on ne sait pas ce qu'il faut faire. On vous renvoie très souvent vers les points Kiosk et Bootik, qui ne sont pas toujours accessibles aux heures où on en a besoin.

Il me semble qu'une question n'a pas été posée, concernant l'évacuation d'urgence des stations de métro. Dans certaines stations, comme la station Sainte-Catherine, la configuration fait qu'on espère qu'en cas d'urgence les portiques s'ouvrent automatiquement, comme c'est prévu. Sinon, il n'y a plus moyen de sortir de la station de métro.

Des tests ont-ils été réalisés après la mise en utilisation des portiques ? Des tests de ce type sont-ils prévus dans toutes les stations équipées pour vérifier chacun des portiques dans son fonctionnement en cas d'urgence ? Nous ne voudrions pas que des accidents arrivent et que les gens ne puissent pas sortir à cause d'un défaut technique, même exceptionnel, d'un de ces portiques.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De toegangspoortjes worden in fasen in de stations geïnstalleerd. Sinds 4 juli 2010 werden 38 van de 69 metro- en premetrostations met poortjes uitgerust. Tegen 2013 zouden er overal poortjes moeten staan.*

(verder in het Nederlands)

Dus, mevrouw Maes, volgen we het schema zoals het was gepland.

(verder in het Frans)

Ik heb de planning voor het plaatsen van de toegangspoortjes al meerdere keren toegelicht. Het heeft geen zin om dit nog eens te herhalen.

De MIVB heeft nog geen specifieke cijfers over het effect van de poortjes op zwartrijden. De maatschappij zal die informatie pas kunnen verzamelen na de oprichting van een centraal controlesysteem in de loop van volgend jaar. Het valt echter niet te ontkennen dat de poortjes belangrijk zijn voor het bestrijden van zwartrijden.

De MIVB wou haar passagiers eerst de tijd geven om aan het systeem te wennen. Het klopt dat de poortjes lang blijven openstaan, wat handig is voor poortjesglippers, maar dat zou binnenkort moeten veranderen.

In de tweede helft van dit jaar komt er een informatiecampagne van de MIVB om passagiers erop te wijzen dat ze hun vervoersbewijs altijd moeten valideren. Er komt geen campagne om sociale controle te bevorderen en reizigers ervan bewust te maken dat ze poortjesglippers niet mogen helpen. Er bestaan boetes voor zwartrijders en we hebben bewakingscamera's. Dat moet volstaan.

(verder in het Nederlands)

Het is wel degelijk de bedoeling dat men de Mobibkaart gebruikt bij het verlaten van het metrostation. Daarmee wil men niet alleen fraude tegengaan, maar ook de trajecten leren kennen. Op die manier wil de MIVB een beter beeld krijgen van de trajecten die mensen met het openbaar vervoer afleggen, zodat men beter kan inspelen op hun behoeften als men het beleid wil uitbreiden of vernieuwen. Ik steun die doelstelling. Dat gebeurt ook in het buitenland bij soortgelijke systemen.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les portillons d'entrée dans les stations de métro ont un schéma d'installation progressive. Ils ont été activés depuis le 4 juillet 2010. À l'heure actuelle, 38 des 69 stations de métro en sont pourvues. Toutes les stations de métro et de métro en seront équipées en 2013.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes, nous suivons donc le schéma prévu.

(poursuivant en français)

J'ai déjà eu ici, à plusieurs reprises, l'occasion de donner les différentes informations concernant le calendrier de la mise en service, le nom des stations qui seront équipées en 2011, 2012, 2013, etc. Je pourrais éventuellement en faire part une nouvelle fois à la commission, mais ces données se trouvent dans des réponses à des questions antérieures.

La STIB ne dispose pas encore de chiffres suffisants pour mesurer avec précision l'effet des portillons sur la fraude. Une évaluation précise ne pourra pas avoir lieu avant la mise en place du système de supervision central, prévue dans le courant de l'année prochaine. Il est toutefois indéniable que cette mesure joue un rôle important en matière de lutte contre la fraude.

La fraude par accrolement est effectivement un phénomène observé actuellement, mais il devrait diminuer significativement dès que la temporisation de la fermeture des portillons aura été revue à la baisse. Ce travail est actuellement en cours.

Dans un premier temps, la STIB a voulu que ses clients s'habituent au nouveau système d'accès aux stations de métro. Il est vrai que les portillons se ferment relativement lentement, ce qui invite à des utilisations non conformes. Cela devrait changer prochainement.

Par ailleurs, une campagne d'envergure en faveur de la validation systématique aura lieu dans le courant du second semestre 2011. L'action de sensibilisation ciblée sur le contrôle social, en vue d'éviter que les autres voyageurs ne facilitent la fraude, n'est pas à l'ordre du jour. À cet égard, n'oublions pas que les amendes sont toujours en vigueur en cas de fraude et que nous disposons de caméras de surveillance. C'est davantage vers cela

(verder in het Frans)

De klanten reageerden door de band genomen vrij goed op de poortjes. Uit een enquête van 2010 blijkt 84% van de klanten achter de maatregel te staan.

Volgens 85% van de passagiers zijn de poortjes nuttig om zwartrijden te bestrijden. 14% vindt dat ze de veiligheid verbeteren.

Relatief weinig mensen ervaren problemen met het systeem. Meestal gaat het om een slecht gebruik van de poortjes.

(verder in het Nederlands)

Ik denk bijvoorbeeld aan personen die met een kinderwagen de gewone poortjes willen gebruiken in plaats van het sas te gebruiken. Gelukkig gaat het om uitzonderlijke gevallen.

(verder in het Frans)

De kosten voor de plaatsing van de poortjes bedragen 34 miljoen euro, inclusief de installatie van de bewakingscamera's en het veiligheidssysteem.

De investering van 15,2 miljoen euro voor de aanpassing van de stations wordt door Mobiel Brussel gedragen. Naar schatting zou de investering op acht jaar tijd worden terugverdiend.

(verder in het Nederlands)

Als men de afschrijvingen en het terugverdien effect in rekening brengt, zijn de kosten op acht jaar tijd terugverdiend.

(verder in het Frans)

De problemen met de Mobibkaarten zijn van velerlei aard. Het kan soms aan de kaart zelf liggen, maar ook aan het leesapparaat. Om te vermijden dat Mobibkaarten worden geplooid, krijgen klanten een beschermhoesje in hard plastic.

Aangezien er meer defecte kaarten worden geretourneerd dan volgens het bestek zou mogen, heeft de MIVB in overleg met de leverancier beslist om het contact tussen de chip en de antenne van de kaart te verstevigen.

que la STIB compte s'orienter.

(poursuivant en néerlandais)

L'objectif, auquel je souscris, est que la carte Mobib soit utilisée lors de la sortie des stations de métro afin de lutter contre la fraude, mais aussi de connaître les parcours des usagers. Cela permettra de mieux répondre à leurs besoins.

(poursuivant en français)

Globalement, le public a particulièrement bien réagi à la présence des portillons. Il ressort de l'enquête menée en 2010 auprès des clients que 84% d'entre eux estiment que la mise en place des portillons d'entrée est justifiée.

Quelque 85% d'usagers estiment que les portillons permettent de diminuer la fraude, tandis que 14% pensent qu'ils contribuent à améliorer la sécurité.

Les personnes ayant éventuellement rencontré des problèmes constituent une petite minorité, contrairement au sentiment général. Il s'agit principalement de problèmes causés par une mauvaise utilisation des portillons.

(poursuivant en néerlandais)

Pensons aux détenteurs de poussettes, heureusement peu nombreux, qui désirent passer par les portiques plutôt que par le sas.

(poursuivant en français)

Les coûts liés à l'installation des portillons d'entrée s'élèvent à 34 millions d'euros pour la STIB. Ceux-ci couvrent l'achat des portillons et des sas, l'installation, la vidéosurveillance et le système de sécurité.

Le coût de 15,2 millions d'euros pour l'adaptation des stations est supporté par Bruxelles Mobilité. Selon la première étude de "business case", cet investissement devrait être amorti en huit ans.

(poursuivant en néerlandais)

En tenant compte des amortissements et de l'effet de retour financier, les coûts sont récupérés en huit ans.

In navolging van de Parijse RATP besliste de MIVB om de Mobibkaarten voortaan te vervaardigen in pet, dat steviger is dan pvc. De nieuwe kaarten zijn in omloop sinds oktober 2010.

Het reglement bepaalt dat alle gebruikers van het openbaar vervoer een geldig vervoersbewijs bij zich moeten hebben. Als je Mobibkaart stuk is, moet je een ticket kopen. Vervolgens kan je je kaart laten vervangen door de klantendienst en je laten vergoeden voor het aangekochte ticket. Die procedure is ingewikkeld en onaangenaam. De MIVB investeert in stevigere kaarten om dergelijke problemen te beperken.

Er zijn al heel wat maatregelen genomen om de problemen tegen te gaan.

Er bestaan procedures om de poortjes in noodsituaties te openen. Op de vraag of die procedures al getest zijn, zal ik later een antwoord geven.

(poursuivant en français)

Les dysfonctionnements constatés lors de l'usage de certaines cartes Mobib sont d'origines diverses. Il peut s'agir d'un problème intrinsèque à la carte (de liaison entre la puce et l'antenne, par exemple), d'un problème de lecture du valideur, mais aussi de la manière dont le client a pris soin de sa carte. Afin d'éviter que celle-ci soit pliée, un porte-carte en plastique rigide est distribué aux clients.

Le taux de retour des cartes dépassant le seuil admis au cahier des charges, la STIB a, sur le plan technique et après un examen de la situation avec le fournisseur, décidé en 2010 de faire renforcer le contact entre la puce et l'antenne.

De plus, forte de l'expérience positive de la Régie autonome des transports parisiens (RATP), la STIB a décidé de mettre en service des cartes de qualité PET (polyéthylène téréphthalate), plus rigides que les cartes en PVC (polychlorure de vinyle) utilisées dans la phase de lancement. Celles-ci correspondaient aux standards de qualité internationaux de l'époque. Les nouvelles cartes PET, dont le contact entre la puce et l'antenne a aussi été renforcé, sont en circulation depuis octobre 2010.

Le règlement prévoit que tout utilisateur du transport public doit être en possession d'un titre de transport valable. Quand sa carte est défectueuse, le client est censé se munir d'un ticket. Il peut ensuite se rendre au service après-vente afin de faire remplacer sa carte Mobib défectueuse. Le cas échéant, le service après-vente lui remboursera l'acquisition du titre acheté. C'est une procédure certes compliquée et peu agréable pour les clients. La STIB investit donc dans le renforcement des cartes afin d'éviter les problèmes à ses clients. J'estime que pas mal de mesures ont été prises pour pallier les problèmes rencontrés.

Concernant l'évacuation en cas d'urgence, des procédures existent, permettant d'ouvrir automatiquement les portiques. Vous me demandez si nous avons réalisé des tests depuis la mise en utilisation de ces portiques, dans toutes les stations et pour tous les portiques. Je vous transmettrai une réponse précise sur les tests réalisés dans le cadre de ces procédures.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *De bestrijding van zwartrijden is slechts een van de doelstellingen van de poortjes. Het is echter geen onbelangrijke kwestie.*

U zei dat zwartrijden niet onbestraft blijft. Ik merk echter dat relatief weinig zwartrijders worden bestraft, omdat het niet altijd mogelijk is hen te identificeren en een correct proces-verbaal op te stellen.

De bewustmaking van de reizigers is belangrijk, zowel op het vlak van zwartrijden als inzake het respect voor andere reizigers en voor het materiaal.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *De inkomsten van de MIVB zouden in de zomermaanden gestegen zijn. Kunnen we de cijfers inkijken? Weet men in hoeverre het aantal trajecten gestegen is? Kan de impact daarvan op de inkomsten gemeten worden?*

Misschien moeten we het stimuleren van de sociale controle toch overwegen. Een paar stickers volstaan soms al.

Het is niet eenvoudig een oplossing te bedenken voor de klant die plots met een poortjesclipper wordt geconfronteerd. Hebt u suggesties? Zou de aanwezigheid van personeel niet meer indruk maken dan bewakingscamera's?

Heeft de MIVB de indruk dat zwartrijden ongestoord doorgaat, of dat het toch enigszins afgeremd wordt?

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

Mme Françoise Schepmans.- La fraude n'est qu'un des aspects de la politique de la STIB dans la mise en œuvre des portiques. Néanmoins, elle n'est pas anodine car le respect des règles dans la société induit le respect des personnes. Nous devons en tenir compte.

Vous avez dit que les fraudes ne restaient pas sans suite. Nous observons cependant un recouvrement relativement faible puisqu'une fois l'infraction constatée, il n'est pas toujours possible de dresser un procès-verbal correctement identifié au nom du fraudeur.

Ne négligeons pas la problématique de la sensibilisation des usagers au respect dans les transports publics, que ce soit en termes de paiement ou à l'égard des autres usagers et du matériel.

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

Mme Danielle Caron.- Je vous remercie d'avoir répondu à la plupart de mes questions, notamment en ce qui concerne la réaction du public.

Vous avez dit de façon vague que les recettes avaient été nombreuses durant les mois d'été. Serait-il possible de nous préciser ces chiffres ? Connaît-on véritablement le nombre de trajets supplémentaires ? L'impact de cette nouvelle infrastructure sur les recettes de la STIB est-il mesurable ? Jusqu'à présent, nous n'avons rien reçu.

Vous nous avez également affirmé que la promotion et le contrôle social n'étaient pas prévus. Ne serait-il pas intéressant d'y songer, puisqu'il suffit parfois de quelques autocollants ?

D'un autre côté, je me mets à votre place et je me demande ce que l'on pourrait envisager pour qu'en tant qu'usager, on ne soit pas agressé par un fraudeur qui veut absolument passer en nous "collant". Avez-vous des pistes ?

Vous nous avez confirmé la présence de caméras, mais une présence humaine ne serait-elle pas nécessaire ? Lorsque l'on voit des stewards, comme à la station Porte de Namur, on se demande

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Volgend jaar wordt een centraal controlesysteem in gebruik genomen. Zo zullen we meer greep krijgen op de problematiek van het zwartrijden.

Momenteel zijn er nog onvoldoende metrostations met poortjes uitgerust om passagiers zowel bij het binnengaan als bij het verlaten van de metro te kunnen controleren. Zodra er overal poortjes staan, zullen we de impact van de poortjes op de fraudebestrijding kennen.

Ik zal de MIVB op de hoogte brengen van uw suggesties.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "het parkeerplan van de gemeente Anderlecht en de uitvoering van de parkeerordonnantie".

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

De heer Jef Van Damme.- Het gebeurt niet vaak dat we collega's prijzen. Nu wil ik het graag doen. In Sint-Jans-Molenbeek zijn we in 2007 met een

comment encore améliorer leur efficacité.

Enfin, la STIB a-t-elle le sentiment que la fraude continue malgré tout ou bien pense-t-elle l'avoir véritablement enrayée ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La mise en place d'un système de supervision central l'année prochaine nous permettra d'analyser avec précision les gains, et les fraudes de manière systématique.

À ce stade, le nombre de stations équipées de portiques est insuffisant pour nous permettre d'effectuer un contrôle des entrées et des sorties des utilisateurs du réseau. Dès que le système sera opérationnel dans son ensemble, nous disposerons de données plus précises quant aux effets liés au placement des portiques dans le cadre de la lutte contre la fraude. Je pourrai vous répondre avec plus de précision l'an prochain.

Quant au reste de votre question, je le considère comme une suggestion que je ne manquerai pas de transmettre à la STIB.

- *Les incidents sont 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 "le plan de stationnement de la commune d'Anderlecht et la mise en œuvre de l'ordonnance relative à la politique du stationnement".

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- En 2009, la commune d'Anderlecht a mis en place un plan de stationnement ambitieux, innovant et progressiste.

parkeerplan begonnen. Sommige gemeenten waren daar al langer mee bezig. Een van de laatste gemeenten in de rij was Anderlecht. In 2009 is in Anderlecht een ambitieus, innovatief en vooruitstrevend parkeerplan ingevoerd. Dat is zeer snel gegaan. Alleen dat al kan tot voorbeeld strekken voor het Gewestelijk Parkeerplan en andere gemeentelijke plannen.

Wat vindt u van dit plan? Ik wil graag enkele positieve aspecten aanhalen. Het feit dat de parkeerkaart slechts geldig is in een beperkt deel van de gemeente is een sterk punt. Alleen in de wijk waar men woont is de kaart geldig. Dat heeft wel verregaande gevolgen voor de bewoners. Het betekent dat de bewoners zich niet langer vrij in hun gemeente kunnen verplaatsen zonder ervoor te betalen.

Dat is een goede zaak omdat bij Brusselaars de idee overheerst dat het parkeerprobleem door pendelaars wordt veroorzaakt. De pendelaars pakken onze plaatsen af, veroorzaken verkeersdrukte, vervuilen Brussel. Dat klopt maar gedeeltelijk. Honderdduizenden auto'sstromen dagelijks Brussel binnenvoor veel verplaatsingen binnen het gewest gebeuren door Brusselaars. Dat is een van de conclusies die aan de basis van het Irisplan liggen. Politici halen deze conclusie niet vaak aan. Ze hebben het meestal over de Vlamingen en Walen die in Brussel rondrijden, maar niet over de Brusselaars.

Het parkeerplan van Anderlecht wil dat gedrag een halt toeroepen en de verplaatsingen binnen de gemeente beperken. Dat is een sterk punt. Gaat u ermee akkoord dat dit plan een mooi voorbeeld oplevert? Wat vindt u er goed aan? Welke elementen waardeert u minder? In welke mate is het plan conform aan de gewestelijke parkeerordonnantie? In welke mate is het Anderlechts parkeerplan een voorbeeld voor andere Brusselse gemeenten?

Hoe staat het met de uitvoering van de parkeerordonnantie? Een paar maanden geleden zei u dat u een ontwerpplan in de maak had. U hebt dat aan de regering voorgelegd en ook aan de burgemeesters. Zij hebben het ontwerpplan wat minder enthousiast onthaald.

U wilde dit najaar een openbaar onderzoek lanceren. Blijft de timing daarvoor geldig? Mijn

La rapidité avec laquelle ce plan a été mis en œuvre pourrait servir d'exemple pour le Plan régional de stationnement et pour les autres communes.

Que pensez-vous de ce plan ? Il comporte plusieurs aspects positifs, comme le fait que la carte de stationnement n'est valable que dans la petite partie de la commune où son détenteur est domicilié. Il ne peut donc plus se déplacer partout dans sa commune sans payer.

C'est une bonne chose, parce que trop de déplacements en voiture dans Bruxelles sont effectués par les Bruxellois eux-mêmes, et pas seulement par les navetteurs.

Le plan de stationnement d'Anderlecht entend mettre un terme à ce comportement et réduire les déplacements intracommunaux. Pensez-vous que le Plan régional de stationnement pourrait s'inspirer de cette volonté ?

Où en est l'ordonnance sur le stationnement ? Vous l'avez soumise au gouvernement et aux bourgmestres, et ces derniers ne lui ont pas réservé un accueil enthousiaste.

L'enquête publique que vous vouliez organiser est-elle encore prévue à l'automne ? En résumé, je souhaiterais recevoir un état des lieux de la politique de stationnement en Région bruxelloise.

vraag betreft kortom een stand van zaken inzake het parkeerbeleid in het Brussels Gewest.

Bespreking

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

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Ik treed de analyse van de heer Van Damme bij. Ook ik wil weten hoe ver de uitvoering van het Parkeerplan gevorderd is.*

Het systeem van bewonerskaarten voor bepaalde zones bestaat reeds in Sint-Gillis, Elsene en Brussel-Stad. Het is dus zeker niet nieuw.

De parkeerproblemen doen zich niet uitsluitend voor met automobilisten die van buiten de gemeente komen. Er is ook sprake van problemen met bewoners van de gemeente in kwestie.

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Het is een moedig en dynamisch plan dat reeds onder de vorige legislatuur werd uitgewerkt.

Ik heb vooral mijn twijfels over de haast waarmee dit plan plots in de hele gemeente Anderlecht wordt geïmplementeerd, terwijl nog niet alle informatie over het systeem bekend is.

De beslissing van Anderlecht om, in tegenstelling tot sommige andere gemeenten, het parkeerbeleid niet uit handen te geven, kan ik alleen maar toejuichen. Dit ligt in de lijn van het Gewestelijk Parkeerplan.

Hoe verhoudt het Anderlechtse plan zich tot het Gewestelijk Parkeerplan dat in de maak is?

Discussion

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

M. Aziz Albishari.- Je m'inscris dans la dimension évaluatrice de l'interpellation de M. Van Damme, et je partage son envie de connaître les avancées au niveau de la mise en place du plan de stationnement. Plus fondamentalement, j'aimerais revenir sur le plan de stationnement anderlechtois lui-même.

Tout d'abord, j'aimerais signaler à M. Van Damme qu'il devrait peut-être traverser le canal, parce que le système de carte de riverain limitée à certaines zones de la commune est déjà d'application dans des communes comme Saint-Gilles, Ixelles et Bruxelles. Anderlecht fait effectivement bien de l'adopter, mais il ne s'agit pas d'une nouveauté.

Contrairement à ce que M. Van Damme avance, les problèmes de stationnement ne sont pas uniquement dus à des gens provenant de l'extérieur qui viennent sur le territoire de la commune. Au sein des communes qui ont pris ces décisions - et les trois que je viens de citer en font partie -, la problématique du stationnement intra-communal, soit la navette à l'intérieur de la commune, est également prise en compte.

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, troisième vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

Il s'agit ici, sur le fond, d'un plan de stationnement qui a d'ailleurs été réfléchi et mis en place à l'époque de Philippe Debry dans l'ancienne majorité. Je ne vais donc pas le critiquer car je trouve qu'il s'agit effectivement d'un plan courageux et volontariste.

Nos réflexions se porteraient plutôt sur la précipitation avec laquelle ce plan se met en œuvre, puisqu'il va s'appliquer immédiatement à l'ensemble de la commune alors que certaines informations sur la complexité du système manquent encore à l'appel.

Cela dit, certains aspects sont tout à fait positifs. Je

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Wij zitten hier niet in een gemeenteraad. Dit is niet de plaats om een analyse van het parkeerbeleid van de diverse gemeenten te maken.

Het gewest maakt werk van de uitvoering van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Gewestelijk Parkeeragentschap. Ik zal binnenkort een ontwerp van Gewestelijk Parkeerplan aan de regering voorleggen. Ik ben mij ervan bewust dat dit een heel gevoelige materie is. Ik heb daarom dit dossier niet alleen voorgelegd aan de gemeenten, maar ook aan de sociaal-economische actoren.

Wij zitten in de laatste fase van dit afroetsingswerk. Ik hoop het ontwerpplan in het begin van het volgende werkjaar aan de regering te kunnen voorleggen. Na de goedkeuring ervan zullen wij kunnen bekijken in hoeverre het parkeerplan van de gemeente Anderlecht en van de andere gemeenten strookt met de principes van de ordonnantie en van het Gewestelijk Parkeerplan.

Elke gemeente die een beheersysteem op poten zet, fungeert als een testcase voor de andere gemeenten. Telkens wanneer het plan van een gemeente wordt geanalyseerd, worden de eerder gemaakte keuzes in vraag gesteld, wat het beheer doet evolueren. Dankzij het Gewestelijk Parkeerplan zal die discussie gestroomlijnder verlopen.

De regering heeft in januari 2011 het Gewestelijk

voudrais relever ici la décision de la commune d'Anderlecht de maintenir le stationnement dans la gestion communale, ce qui entre en concordance avec l'ordonnance du Plan de stationnement régional. Cela n'a pas été le cas dans toutes les communes.

Je voudrais vous poser la question de la concordance entre le plan de stationnement d'Anderlecht et celui que vous êtes en train de mettre en place au niveau régional. Y a-t-il des hiatus importants qu'il conviendra de régler le cas échéant, ou au contraire, ce plan communal anderlechtois est-il cohérent dans l'ensemble avec ce que la Région a l'intention de faire ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Ce n'est pas le lieu pour analyser la politique de stationnement de chacune des communes.

La Région s'attelle à l'exécution de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement. Consciente du caractère sensible de ce dossier, j'ai souhaité consulter les communes, mais aussi les acteurs socio-économiques.

J'espère pouvoir présenter un projet de Plan régional de stationnement au gouvernement à la rentrée. Ensuite, il conviendra d'analyser l'adéquation des divers plans communaux avec l'ordonnance et le plan régional, qui vise à harmoniser les diverses pratiques actuelles en matière de stationnement.

En janvier 2011, le gouvernement a mis sur pied l'Agence régionale de stationnement, dont il achève la rédaction du statut du personnel. Les communes attendent d'y voir plus clair dans le Plan de stationnement avant de prendre des parts dans l'agence, nouvelle société de droit public.

Parkeeragentschap opgericht en legt momenteel de laatste hand aan het statuut van het personeel van dat agentschap. Tot nu toe heeft nog geen enkele gemeente aandelen genomen in deze nieuwe vennootschap van publiek recht. De gemeenten hebben hun participatie uitgesteld tot er klaarheid komt over het Parkeerplan.

Concreet betekent dit dat het gewest alle aandelen van het Parkeeragentschap bezit.

Door mijn antwoord hebt u ook een zicht gekregen op de timing.

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

De heer Jef Van Damme.- Ik ben een beetje ontgoocheld door uw te diplomatische antwoord.

U fietst rond de hete brij. Ik had van u iets anders verwacht, zeker nu u de laatste tijd zegt waar het op staat. Ik merk gewoon dat er in deze commissie over verschillende gemeentelijke materies wordt geïnterpelleerd en dat daar altijd op gereageerd wordt als het goed uitkomt. Als het minder goed uitkomt, wordt er niets gezegd over het parkeerplan van Anderlecht. Ik vind dat heel jammer. Het was voor u ook de gelegenheid om een pluim te geven aan een aantal gemeenten, zoals Sint-Gillis, Elsene en Brussel-Stad.

Ik vind het jammer dat u dat aspect van de vraag volledig negeert. Ik zal deze vraag opnieuw stellen als de regering het voorontwerp van het Gewestelijk Parkeerplan heeft goedgekeurd. Hopelijk is dat binnen een paar maanden.

- *Het incident is gesloten.*

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

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Je suis déçu de votre réponse trop diplomatique.*

Cela dit, je ne suis pas surpris de votre attitude. Néanmoins, je déplore ce deux poids, deux mesures lorsqu'il est question de matières communales au sein de cette commission.

Je regrette donc que vous n'ayez pas abordé le plan de stationnement d'Anderlecht, mais je reviendrai sur cette question lors de l'approbation de l'avant-projet de Plan régional de stationnement.

- *L'incident est clos.*

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "het opleidingsbeleid bij de MIVB".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Op 26 januari 2011 heeft de Nationale Arbeidsraad (NAR) een advies over de evaluatie van de bijkomende sectorale opleidingsinspanningen uitgebracht. De NAR baseerde zich hiervoor op de negatieve lijsten van 2008 en 2009, die de sectoren vermelden die onvoldoende opleidingsinspanningen leveren.*

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, derde ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

De NAR heeft de opmerkingen van de betrokken sectoren aandachtig bestudeerd en daarbij niet alleen rekening gehouden met de wettelijke vereisten, maar ook met de specifieke kenmerken en de situatie van elke sector. Op basis hiervan heeft de NAR een definitieve lijst opgesteld van de sectoren die in 2008 en 2009 onvoldoende opleidingsinspanningen leverden.

In die lijst komt onder meer de sector van het stedelijk en gewestelijk vervoer voor (paritair subcomité 328.03), waaronder de MIVB valt. Als die informatie klopt, riskeert de MIVB een boete van 20 euro per werknemer voor de twee vermelde jaren.

Klopt het dat de MIVB in 2008 en 2009 haar wettelijke verplichtingen inzake beroepsopleiding niet heeft nageleefd? Welke maatregelen zijn genomen om die situatie te verhelpen? Is de betaling van de boetes in de MIVB-begroting opgenomen?

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

concernant "la politique de formation à la STIB".

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

M. Arnaud Pinxteren.- L'avis 1.765 du Conseil national du travail (CNT) du 26 janvier 2011 fait état de l'évaluation sectorielle réalisée en matière de formation des travailleurs. Cet avis nous apprend que le CNT s'est penché sur une liste négative pour 2008 et pour 2009, reprenant les secteurs ayant réalisé pour ces deux années des efforts insuffisants en matière de formation.

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, troisième vice-présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

Pour élaborer son avis, le Conseil a examiné avec une attention particulière les remarques transmises par les secteurs concernant leur positionnement sur ces listes. Il a en effet estimé que son appréciation des efforts de formation réalisés par les secteurs devait non seulement veiller au respect des législations en vigueur mais aussi prendre en compte les spécificités légitimes, de même que la situation propre à chaque secteur.

Ce travail a abouti à la proposition d'une liste définitive des secteurs où, pour 2008 et 2009, je cite, "il n'y a pas de convention collective de travail en vigueur concernant des efforts supplémentaires en matière de formation augmentant ceux-ci d'au moins 0,1 point de pourcentage chaque année ou qui ne prévoit pas, au moins, de relever annuellement de 5 points de pourcentage le taux de participation à la formation.

Dans cette liste sont pointés le secteur de transport urbain et régional (commission paritaire 328) et celui du transport urbain et régional de la Région de Bruxelles-Capitale (sous-commission paritaire 328.03) dont la STIB fait, me semble-t-il, partie. Si cette information s'avère exacte, la STIB s'expose à une amende importante de l'ordre de 20 euros par travailleur pour les deux années citées.

Considérant ces informations, confirmez-vous que

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Uw informatie klopt niet. De MIVB vervult wel degelijk haar verplichtingen op het gebied van beroepsopleiding. De norm bepaalt dat 2% van de loonmassa aan opleidingen moet worden besteed. In het geval van de MIVB was dat 3,31% in 2008 en 4,53% in 2009.*

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

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Ik maakte me ongerust wegens de mededeling van de Nationale Arbeidsraad. U stelt me echter volledig gerust. Hoe verklaart u dergelijke uiteenlopende visies? Ik beschuldig niemand van leugens, maar misschien moet u informatie uitwisselen met de Nationale Arbeidsraad.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik zal mijn licht opsteken bij de Nationale Arbeidsraad en u een antwoord bezorgen.*

- *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,

la STIB, pour les années 2008 et 2009, n'a pas respecté ses obligations légales en matière de formation professionnelle ? Dans l'affirmative, pourriez-vous m'indiquer, d'une part, les mesures prises pour remédier à cette situation au plus vite et, d'autre part, le montant provisionné pour le paiement des amendes prévues ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les informations dont vous disposez ne sont pas correctes. En effet, la STIB remplit parfaitement ses obligations en matière de formation. Elle se situe même au-delà de la norme des 2%, puisqu'en 2008, quelque 3,31% de la masse salariale ont été consacrés à la formation. Ce pourcentage a atteint 4,53% en 2009. Votre inquiétude n'est donc pas fondée.

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

M. Arnaud Pinxteren.- Mon inquiétude était fondée sur un avis du Conseil national du travail qui évoque de façon très précise certains secteurs, dont celui de la STIB.

Ce que vous me dites est de nature à me rassurer totalement. Mais, dans ce cas, comment expliquez-vous cette divergence d'évaluation ? Je n'accuse personne de mensonge, mais il y a peut-être un échange d'informations à mettre en place.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vais me renseigner sur cet avis, incorrect, du Conseil national du travail, et je transmettrai la réponse à la commission.

- *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 PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

betreffende "het colloquium over mobiliteitsprojecten voor het oosten van Brussel".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Uit onderzoek van Ircel (de intergewestelijke cel voor het leefmilieu, een samenwerking tussen het Brusselse, Vlaamse en Waalse Gewest inzake het toezicht op emissies in de lucht) is gebleken dat de luchtvervuiling door het verkeer op de Ring rond Brussel een enorme gezondheidsimpact heeft op de 70.000 mensen die binnen de 500 meter van de Brusselse Ring wonen, maar dat er ook gezondheidseffecten zijn - weliswaar in mindere mate - voor de bewoners die verder dan 500 meter van de Ring wonen.

Op dinsdag 21 juni, op een colloquium over mobiliteitsprojecten voor het oosten van Brussel dat u organiseerde, bevestigde een Vlaamse ambtenaar echter dat het Vlaams Gewest de Brusselse Ring nog steeds wil verbreden. Zoals u weet uit eerdere studies, zal een uitbreiding echter vooral extra wagens aantrekken. Kritische vragen kwamen volgens de spreker te laat. De Vlaamse regering vindt blijkbaar de gezondheid van zijn inwoners niet belangrijk genoeg om de plannen voor de verbreding van de Ring te herbekijken. Dat laatste zijn niet zijn woorden, maar de mijne.

Op dit colloquium kwamen ook tal van andere sprekers hun plannen voor grote infrastructuurwerken in en rond het Brussels Gewest uiteenzetten. Enkele voorbeelden: een nieuwe tunnel aan het Meiserplein, het gewestelijk expressnet en de verdere uitbreiding van het metronetwerk. Men wil sporen overkappen om er extra kantoren op te zetten, terwijl er 1,5 miljoen m² kantoorruimte leegstaat in Brussel. Ook de NMBS kwam aanzetten met een verouderde visie op mobiliteit, waarbij zij vooral de combinatie van trein en auto als optimaal model ziet (met stationparkings), zonder ook maar te reppen over de fiets of over een gestroomlijnde combinatie met ander openbaar vervoer.

Een aantal van de plannen die op dit colloquium werden voorgesteld, staat diametraal tegenover de doelstellingen van het Iris 2-plan. Ik was bijzonder verbaasd over wat ik allemaal te horen kreeg.

concernant "le colloque sur les projets de mobilité pour l'est de Bruxelles".

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Une étude de la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) établit l'impact considérable de la pollution atmosphérique liée au ring bruxellois sur la santé des personnes qui habitent à proximité de celui-ci.*

Lors du colloque sur les projets de mobilité pour l'est de Bruxelles, organisé à votre initiative le mardi 21 juin, un fonctionnaire de la Région flamande a pourtant confirmé le projet d'élargissement du ring de Bruxelles.

Durant ce colloque, d'autres orateurs ont présenté leurs projets de grands travaux d'infrastructure en Région bruxelloise et aux alentours, dont certains sont diamétralement opposés aux objectifs du Plan Iris 2.

De son côté, la SNCB a exposé une vision archaïque de la mobilité, centrée sur la combinaison du train et de la voiture, sans souffler mot du vélo ou d'une combinaison avec d'autres modes de transport public.

Avez-vous été récemment informée du fait que la Région flamande persiste dans son projet d'élargissement du ring ? À quoi celui-ci ressemble-t-il ?

Qui a fait le choix des orateurs lors du colloque et sur la base de quels critères ou directives ? Le gouvernement soutient-il tous les projets présentés lors du colloque ?

Comment ces projets s'inscrivent-ils dans les objectifs du Plan Iris 2 ? Disposent-ils d'un plan financier ? Qui assume quel volet du financement ?

Bent u recent op de hoogte gebracht van het feit dat het Vlaams Gewest nog steeds vasthoudt aan haar plannen voor een uitbreiding van de Ring? Hoe zien deze plannen er uit? Kunt u een stand van zaken geven?

Wie heeft de keuze van sprekers van het colloquium vastgelegd en op basis van welke criteria of richtlijnen? Staat de regering achter alle plannen die op het colloquium werden voorgesteld? Wat zal de regering nu verder doen met deze plannen?

Hoe passen deze plannen in de doelstellingen van het Iris 2-plan? Hebben deze projecten een financieringsplan? Wie betaalt wat?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De Plan-MER-studie voor het vak Zaventem op de RO is nog in uitvoering. Het rapport voor het strategische luik van het plan werd aangekondigd voor begin juli, maar die timing werd niet gehaald. Het rapport en de ontwerptekstbespreking zijn nu verschoven naar het najaar. Een precieze datum werd nog niet door het Vlaams Gewest aangegeven. De Brusselse Hoofdstedelijke regering zal op dit rapport eveneens advies uitbrengen.

Het colloquium over de mobiliteitsprojecten voor het oosten van Brussel werd georganiseerd door de Stichting voor het Stedelijk Milieu. De sprekers werden uitgekozen om aan de gemeentelijke en gewestelijke actoren toelichting te geven over de verschillende studies en mobiliteitsprojecten die over deze zone ten oosten van het gewest ontwikkeld worden in de drie gewesten.

Het betrof een voorstelling van studies en plannen van de drie gewesten. De Brusselse regering zal pas na beraad over de opportunitéit van de uitvoering ervan oordelen. Natuurlijk wordt eerst uitgemaakt of de plannen beantwoorden aan de doelstellingen van het Iris 2-plan. Een aantal van de studies maakt trouwens deel uit van dat plan. Ze hebben nog geen definitief financieringsplan. Dat is een heel belangrijk punt als een nieuw groot project wordt opgezet. Dit was eerder een kennismaking met wat er leeft in de drie gewesten

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- L'étude du plan MER d'élargissement du ring Est à hauteur de la zone de Zaventem est encore en cours. Le rapport relatif au volet stratégique du plan, annoncé pour début juillet, a été reporté à l'automne. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale rendra un avis sur ce rapport.

Le colloque "Projets de mobilité pour l'est de Bruxelles" a été organisé par la Fondation pour l'environnement urbain (FFUE). Celle-ci a choisi les différents orateurs afin de porter à la connaissance des acteurs communaux et régionaux les études et projets de mobilité en cours dans cette zone, et ce dans les trois Régions.

Le gouvernement se prononcera après réflexion sur l'opportunité de l'exécution de ceux-ci, après avoir vérifié s'ils répondent aux objectifs du Plan Iris 2. Un certain nombre d'études proposées font d'ailleurs partie de ce plan, mais ne disposent pas encore de plan financier définitif.

Mevrouw Annemie Maes.- Uw antwoord stelt mij gerust. Ik volgde slechts een deel van het colloquium. Ik kreeg toen sterk de indruk dat de sprekers die hun visie uiteenzetten, verantwoordelijkheidszin misten.

- *Het incident is gesloten.*

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKENEN VERVOER,

betreffende "de opleiding inzake ecologisch verantwoord rijgedrag voor de Brusselse taxibestuurders".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES,

betreffende "eco-driving voor bus- en taxichauffeurs".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*).- *In het Taxiplan staat dat een cursus milieuvriendelijk rijden verplicht zou worden voor wie aan de slag wil als taxichauffeur. Bovendien zouden de huidige taxichauffeurs die een kwaliteitslabel willen halen, ook zo'n opleiding moeten volgen.*

Vorige week las ik in de krant dat de regering een akkoord heeft bereikt over een verplichte opleiding van een halve dag. Hoe zullen die opleidingen in hun werk gaan? Heeft de Brusselse regering haar instemming verleend voor de opleiding zoals die wordt omschreven in het Taxiplan, of zal de opleiding er anders uitzien? Wie zal de opleiding verstrekken? Welk budget wordt ervoor uitgetrokken?

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Votre réponse me rassure. En ne suivant qu'une partie du colloque, j'ai eu l'impression que les intervenants manquaient de sens des responsabilités.*

- *L'incident est clos.*

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

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 "la formation à la conduite écologique pour les conducteurs de taxis bruxellois".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME ANNEMIE MAES,

concernant "l'écoconduite pour les conducteurs de bus et de taxi".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Dans le plan stratégique consacré aux taxis bruxellois, il était question de la mise en place d'une formation à la conduite écologique qui deviendrait obligatoire pour l'obtention et le renouvellement du certificat de capacité. Il était ajouté que, pour ce qui concernait les chauffeurs déjà actifs, une formation à la conduite écologique pourrait faire partie d'un label de qualité.

La semaine dernière, il a été annoncé dans la presse que le gouvernement bruxellois avait donné son accord au principe d'une formation d'une demi-journée. Je souhaiterais donc connaître les modalités d'organisation de cette formation. Le gouvernement bruxellois a-t-il donné son accord sur la formation telle que décrite dans le plan

Het Taxiplan zegt niets over de opleiding van taxichauffeurs die al aan de slag zijn. Die opleiding zou verband houden met een kwaliteitslabel. De gesprekken over de invoering van een dergelijk label zijn echter nog niet afgerond.

Hoe zal het kwaliteitslabel worden afgestemd op de deontologische code, die eveneens aandacht besteed aan het milieu? De deontologische code bepaalt bijvoorbeeld dat taxichauffeurs hun motor niet mogen laten draaien als ze geparkeerd zijn.

Worden de verplichtingen aangaande het kwaliteitslabel afdwingbaar? Komen er evaluaties? We moeten vermijden dat de meerderheid van de taxichauffeurs de opleiding milieuvriendelijk rijden nooit volgt.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Annemie Maes.- Wie in Brussel als taxichauffeur wil werken, moet binnenkort verplicht een cursus milieuvriendelijk rijden volgen. Dat is een goede zaak. Het uitgangspunt bestaat erin dat er brandstof wordt bespaard. Zodoende is er ook minder uitstoot van CO₂ en andere gassen.

Milieuvriendelijk rijden wil ook zeggen dat men op een anticiperende, defensieve manier rijdt, wat goed is voor het comfort van de passagiers. De kans op ongevallen wordt ook kleiner.

Geldt de verplichting enkel voor nieuwkomers? Zo ja, zijn er plannen om de opleiding ook te verstrekken aan taxichauffeurs die al aan het werk zijn? Hoeveel besparingen qua kostprijs en brandstof zouden de opleidingen kunnen opleveren voor de taxi sector?

Sinds eind 2010 krijgen alle chauffeurs van De Lijn een opleiding milieuvriendelijk rijden. Naar verluidt zijn de resultaten zeer goed. Het

stratégique ou sur une nouvelle version ? Par qui sera organisée cette formation ? Quel budget est-il prévu ?

Pour ce qui est de la formation pour les chauffeurs déjà actifs, l'information indiquée dans le plan stratégique était ambiguë. On mentionnait une formation qui pourrait faire partie d'un label de qualité. Or, au sujet du label de qualité "Top Quality", le plan stratégique indique qu'il est au stade d'idée et qu'il faudra étudier la question avec les acteurs du secteur.

Comment s'articulerait ce label de qualité avec le code de déontologie, dans lequel figurent déjà certains aspects relatifs au respect de l'environnement ? Par exemple, on y retrouverait l'interdiction de laisser tourner son moteur une fois stationné.

Ce dispositif sera-t-il contraignant et évaluable ? Si tel n'est pas le cas, que se passera-t-il ? On pourrait se retrouver dans une situation où une majorité de chauffeurs n'aurait jamais suivi cette formation et ne devrait jamais la suivre. Pourriez-vous nous donner des indications quant à ce projet ?

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Tout futur chauffeur de taxi à Bruxelles devra bientôt suivre un cours d'écoconduite, destiné à réduire la consommation de carburant et dès lors les émissions de CO₂ et autres gaz. Cette conduite se veut défensive et vise à anticiper, ce qui réduit en outre le risque d'accidents et améliore le confort des passagers.

Cette obligation s'applique-t-elle uniquement aux nouveaux chauffeurs ? Dans l'affirmative, envisagez-vous de dispenser des formations aux chauffeurs déjà en activité ? Quel est le potentiel en termes de coûts et d'économie de carburant ?

Une expérience similaire au sein de De Lijn a permis de réaliser une économie de 15% et n'a pas entraîné de retard sur les lignes. La STIB pourrait donc s'inspirer de ce concept.

Quelles initiatives avez-vous prises auprès de la STIB afin qu'elle modifie le style de conduite des chauffeurs et qu'elle améliore ainsi la sécurité

gemiddelde brandstofverbruik is met 15% gedaald. Bovendien leidt milieuvriendelijk rijden niet tot tijdverlies. Ook voor de MIVB zou het concept dus wel eens zeer interessant kunnen zijn.

Wat hebt u als minister van Vervoer gedaan om het verbruik en de uitstoot van de voertuigen van de MIVB terug te dringen door het rijgedrag van de chauffeurs bij te sturen? Welke maatregelen hebt u genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren door het rijgedrag van de chauffeurs aan te passen?

Hebt u plannen om cursussen milieuvriendelijk rijden aan te bieden aan de chauffeurs van de MIVB? Wat is de planning? Hoeveel geld en brandstof kan de MIVB met het systeem besparen, als we uitgaan van een gelijkaardige besparing als De Lijn kon realiseren?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De regering heeft in eerste lezing haar goedkeuring gegeven voor de organisatie van een opleiding milieuvriendelijk rijden voor alle kandidaat-taxichauffeurs. Tutors moeten een opleiding volgen in het kader van de individuele beroepsopleiding in de onderneming (IBO), om stagiairs te kunnen opleiden.*

De opleiding duurt een halve dag en zal de chauffeurs de basisregels van het milieuvriendelijk rijden bijbrengen.

Mijn administratie werkt aan een bestek. Ik kan dus nog niet zeggen wie de opleiding zal geven. De kostprijs wordt geraamd op 80.000 euro.

Wij proberen de rijstijl van alle chauffeurs te controleren. Ik reken op hun medewerking om milieuvriendelijk rijden ook in de praktijk te brengen, maar we kunnen hen niet straffen als ze dat niet doen.

Milieuvriendelijk rijden wordt ook opgenomen in de gedragscode die ik met de sector in het najaar zal ondertekenen.

Tot nu toe heeft mijn administratie nog geen klachten ontvangen in verband met de rijstijl van de taxichauffeurs.

routière ?

Comptez-vous leur proposer des cours d'écoconduite ? Quel est le calendrier prévu ? Quel est le potentiel d'économie envisageable ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le gouvernement a marqué son accord en première lecture sur l'organisation de la formation à la conduite écologique pour tous les candidats-chauffeurs de taxis. Seuls les nouveaux chauffeurs sont concernés. Les tuteurs doivent suivre ces cours dans le cadre de la formation professionnelle individuelle en entreprise (FPI), afin de pouvoir donner la formation requise à leurs stagiaires.

La formation se tiendra en une demi-journée et visera à transmettre aux candidats-chauffeurs de taxis les bases des bons gestes à accomplir afin de conduire leur taxi de la façon la plus écologique possible.

Un cahier des charges est en cours d'élaboration par mon administration. Nous ne sommes donc pas en mesure de vous donner à l'heure actuelle le nom de la société qui dispensera cette formation. Le budget de l'opération est estimé à 80.000 euros.

Nous essayons autant que possible de surveiller le mode de conduite de tous les chauffeurs de taxis. Je compte sur la collaboration de ceux-ci quant à l'application sur le terrain des règles de conduite écologique apprises, mais nous ne pourrons pas les sanctionner s'ils ne les respectent pas.

L'aspect de la conduite écologique sera également

(verder in het Nederlands)

De communicatie naar alle actoren van het taxivervoer zal dus worden versterkt om ze bewust te maken van het belang van ecologisch rijden voor het milieu. De communicatiemiddelen die hierbij zullen worden gebruikt, zijn onder andere het informatieblad Taxis Iris Service, de website en de gewestelijke portaalsite.

Er zullen voorts affiches aan de loketten worden opgehangen, er zal een ecodriving-fiche met praktische tips worden opgesteld en het concept van eco-driving zal in de codes van goed rijgedrag worden opgenomen. Wij zullen ook het Raadgevend Comité en de beroepscentra en -instellingen sensibiliseren om partners in dit project te worden.

De opleiding zal gratis zijn voor de kandidaat-taxichauffeurs. Op dit ogenblik kan de administratie de brandstofbesparing als gevolg van ecologisch rijden nog niet in cijfers uitdrukken. Ik zal dit opvolgen met de administratie.

De MIVB past al verscheidene jaren de principes van ecodriving toe, dus al lang voor de maatregel bij de Brusselse taxi sector werd ingevoerd. Vanaf 11 februari 2008 werd ecodriving getest op metrolijn 2. Dat betekent dat de bestuurders globaal minder snel rijden, namelijk één stand lager dan de toegelaten maximumsnelheid (60 in plaats van 72 km/u; 50 in plaats van 60 km/u). Daarbij werd een elektriciteitsbesparing van 15% opgetekend. Sinds de invoering van het nieuwe metroschema in april 2009 wordt ecodriving op de vier metrolijnen toegepast.

Bij de bus en de tram maken de principes van ecodriving sinds oktober 2008 integraal deel uit van de opleidingsmodules van de bestuurders. Er wordt hen aangeleerd om bruskk versnellen en remmen te vermijden en om de technieken voor defensief rijgedrag strikt toe te passen. Die zijn gebaseerd op anticipatie. Dergelijk rijgedrag verhoogt niet alleen de verkeersveiligheid, maar ook het comfort van de reizigers.

Het is moeilijk om de exacte weerslag van milieuvriendelijk rijgedrag op het verbruik te bepalen, gezien het aantal parameters dat het algemeen verbruik beïnvloedt, zoals de stijging van het reizigersaantal, de verkeersdrukte, nieuwe,

intégré dans le code de bonne conduite que je compte finaliser avec le secteur durant les mois de septembre et octobre.

À ce jour, aucune plainte de la part de la clientèle sur la conduite écologique n'a été enregistrée auprès du service du contentieux de mon administration, et aucune sanction n'est actuellement prévue dans la réglementation en vigueur. Seule une simple remarque pourra être faite au chauffeur incriminé.

(poursuivant en néerlandais)

La communication vers les acteurs du secteur des taxis sera renforcée pour les conscientiser à l'écoconduite, notamment via la feuille d'informations Taxis Iris Service, le site web et le site portail régional.

Des affiches et une fiche comportant des conseils pratiques seront également réalisées, tandis que plusieurs autres partenaires potentiels seront sensibilisés au projet.

La formation sera gratuite pour les candidats-chauffeurs. Les économies de carburant engendrées par l'écoconduite n'ont pas encore été calculées par l'administration, mais je compte suivre la question avec elle.

La STIB applique le principe de l'écoconduite depuis plusieurs années. Sur la ligne 2 du métro, cette application a permis de réduire la consommation d'électricité de 15%. L'écoconduite est appliquée sur les quatre lignes du métro depuis avril 2009.

Les principes de l'écoconduite font partie intégrante des modules de formation des chauffeurs de bus et de trams depuis octobre 2008. La sécurité routière et le confort des usagers s'en trouvent améliorés.

L'impact de ce type de conduite sur la consommation est difficile à évaluer, mais l'économie d'énergie qu'il entraîne est estimée entre 5% et 10%.

Lors des formations des chauffeurs de la STIB, l'économie d'énergie moyenne constatée est de 8%. La société examine actuellement s'il est possible d'introduire un système permettant au chauffeur de contrôler lui-même son style de conduite.

milieuvriendelijke en krachtiger motoren, enzovoort. De besparing wordt bij benadering op 5 tot 10% geschat.

Tijdens de opleiding van de MIVB-bestuurders gebeurden metingen die een gemiddelde energiebesparing van 8% aantoonden. Bij de interpretatie van die cijfers moet in elk geval rekening worden gehouden met de omstandigheden van de exploitatie, zoals haltes om de 400 meter en een gematigde snelheid in de stad. Momenteel wordt ook onderzocht of een systeem kan worden ingevoerd waarbij de bestuurder zelf zijn rijstijl controleert.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- U vermeldde het bedrag van 80.000 euro. Hoeveel chauffeurs kan men hiermee jaarlijks opleiden? Hoe lang duurt de opleiding?

U kondigt een 'code voor goed rijgedrag' aan om de kwaliteit van het rijgedrag te evalueren. Voordien hanteerde u de termen 'kwaliteitslabel' en 'deontologische code'. Het simultaan gebruik van verschillende termen schept verwarring.

Als we dan toch kwaliteit nastreven, zou het beter zijn om alle chauffeurs tot deze opleiding te verplichten.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Een bewustmakingscampagne zal milieu vriendelijk rijden aanmoedigen. In het geraamde budget zijn de middelen daarvoor voorzien.

Het aantal licenties voor nieuwe taxichauffeurs in het Brussels Gewest is beperkt. Ik zal u de cijfers van 2010 bezorgen om u een idee te geven van hun aantal.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Pour commencer, vous avez annoncé le chiffre de 80.000 euros pour les formations. Combien de nouveaux chauffeurs par an cela représente-t-il ? Pour quelle durée ce budget est-il prévu ? Les formations sont-elles échelonnées sur un an ?

Ensuite, le plan stratégique énonce beaucoup de termes : "label de qualité", "code de déontologie"... Vous mentionnez à présent un code de bonne conduite. Ce dernier correspond-il au code de déontologie ? On peut évaluer la qualité de diverses manières, mais il faudrait plus de clarté dans la démarche.

Enfin, n'ajouteriez-vous pas, pour prétendre au label de qualité qui vous occupe actuellement avec le secteur, l'obligation pour tous ceux qui roulent à Bruxelles de suivre la formation écologique ? Cela permettrait à ceux qui sont sur le terrain d'acquérir cette bonne conduite eux aussi.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La promotion de l'éco-conduite auprès des chauffeurs de taxis se fait par la formation, mais aussi par la publicité. Le budget comprend les outils publicitaires que je viens d'énumérer. Il est estimé à 80.000 euros, mais il n'est pas encore fixé.

Le nombre de nouveaux chauffeurs par an dépend du nombre de licences, limité en Région bruxelloise. Pour vous en donner une idée,

De taxichauffeurs die nu al aan het werk zijn, zullen een opleiding krijgen over milieuvriendelijk rijden. Een deel van het budget zal daarvoor beschikbaar worden gesteld.

De code voor milieuvriendelijk rijgedrag maakt deel uit van de deontologische code voor goed rijgedrag, die momenteel in de maak is.

De suggestie om taxichauffeurs die de code toepassen een kwaliteitslabel toe te kennen, is interessant. We denken ook aan een label voor schone wagens. We streven ernaar voorbeeldige chauffeurs te belonen.

- De incidenten zijn gesloten.

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, derde ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de stand van zaken van de uitvoering van de resolutie over de aanleg van een gewestelijk expresnet voor de fietser tussen de gemeenten uit de Rand en Brussel".

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

De heer Jef Van Damme.- In de politiek bewegen de zaken snel, maar soms moet je een dossier opdiepen dat al van vroeger dateert.

Op 5 februari 2010 keurde dit parlement de

j'ajouterais au rapport le nombre des nouveaux chauffeurs en 2010. Du fait du numerus clausus, ils n'étaient pas nombreux.

Nous voulons inciter les chauffeurs déjà opérationnels à appliquer cette politique d'éco-conduite. Il faut donc qu'elle leur soit expliquée et le budget prend en compte cette mission.

Le code de conduite a deux significations. L'un consiste en l'apprentissage de la conduite d'un véhicule. Le code d'éco-conduite, quant à lui, fait partie du code déontologique de la bonne conduite, que nous sommes en train d'élaborer.

Votre suggestion du label pour les chauffeurs qui ont appliqué ce code est intéressante. Un label à destination des voitures écologiques est à l'étude. Mais il serait intéressant de récompenser aussi les chauffeurs dont la conduite est globalement louable. Leur éco-conduite sera aussi évaluée dans ce cadre-là. Notre objectif est de valoriser les chauffeurs exemplaires.

- Les incidents sont clos.

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, troisième vice-présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "l'état d'avancement de la mise en œuvre de la résolution relative à l'aménagement d'un réseau express régional pour cyclistes entre les communes de la périphérie et Bruxelles".

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- Le 5 février 2010, ce parlement adoptait une résolution relative à l'aménagement d'un réseau express régional pour cyclistes entre les communes de la périphérie et

resolutie voor de aanleg van een gewestelijk expresnet voor fietsers tussen de gemeenten uit de Rand en Brussel goed. Alle democratische fracties steunden die resolutie. Ze had dan ook een zeer breed draagvlak.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering moet samenwerken met de bevoegde instanties in het Vlaams en het Waals Gewest om het expresnet aan te leggen. Het expresnet zou bestaan uit functionele, comfortabele en veilige fietscorridors tussen de gemeenten die binnen een straal van 20 kilometer van het centrum van Brussel liggen, aangevuld met bevorderende maatregelen zoals fietsenstallingen.

Volgens de resolutie zouden de gesprekken moeten starten in 2010. Ook moet er overleg gepleegd worden met het Vlaams en het Waals gewest voor de promotie van Friday Bikeday en moet het netwerk van de gewestelijke fietsroutes verbeterd en voltooid worden door het met het expresnet te verbinden.

De goedgekeurde resolutie is bedoeld om een deel van het dagelijkse autopendelverkeer terug te dringen en meer mensen op de fiets te krijgen, wat voordelen biedt op het gebied van de mobiliteit van de werknelmers, arbeidsproductiviteit, filebestrijding, de leefbaarheid van de stad, volksgesondheid, energiebesparing en milieu- en klimaatbeleid.

Wanneer hebt u overleg gepleegd met het Vlaams en het Waals Gewest om de aanleg van het expresnet te bespreken? Hebt u die gesprekken zelf gevoerd, of werd u door medewerkers vertegenwoordigd? Hoe vaak vond dat overleg plaats? Met welke instanties hebt u overleg gepleegd? Wat zijn de resultaten van het overleg? Hoe zit het met de voltooiing van de gewestelijke fietsroutes?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Sinds begin 2010 vinden er op geregelde tijdstippen overlegmomenten plaats, afwisselend op mijn kabinet en dat van minister Crevits. Er vonden vergaderingen plaats op 25 januari 2010, 10 juni 2010, 13 september 2010, 26 november 2010, 21 januari 2011, 1 maart 2011 en 17 juni 2011.

Bruxelles.

L'aménagement de ce réseau suppose que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale travaille, en collaboration avec les autorités compétentes de la Région flamande et de la Région wallonne, à l'aménagement de couloirs cyclables fonctionnels, confortables et sécurisés reliant les communes situées dans un rayon de 20 km à partir du centre de Bruxelles. À cela s'ajouteraient des mesures de facilitation, comme des emplacements vélos sécurisés.

Cette collaboration doit également porter sur la promotion de l'initiative "Friday Bikeday" et sur l'amélioration et l'achèvement des itinéraires cyclables régionaux (ICR), en reliant ceux-ci avec le réseau express.

La résolution a pour objectif le transfert modal d'une partie des navettes quotidiennes en voiture vers le vélo.

Quand et à combien de reprises avez-vous rencontré les autorités flamandes et wallonnes pour vous entretenir de l'aménagement du réseau express ? Avez-vous assisté personnellement à ces entretiens ou étiez-vous représentée par vos collaborateurs ? Quelles instances avez-vous rencontrées ? Quels sont les résultats de ces discussions ? Où en est l'achèvement des ICR ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Depuis début 2010, des concertations sont régulièrement organisées, à tour de rôle à mon cabinet et à celui de la ministre Crevits, auxquelles assistent les managers vélo des deux Régions, ainsi qu'un représentant de chaque cabinet. En fonction des thèmes abordés, des

De fietsmanagers van beide gewesten en een vertegenwoordiger van elk kabinet waren op elke vergadering aanwezig. In functie van de thema's die werden besproken, woonden ook vertegenwoordigers van de provincie Vlaams-Brabant, van de Vlaamse Landmaatschappij en van het Agentschap Wegen en Verkeer de vergaderingen bij.

Naast deze vergaderingen vonden er natuurlijk ook tal van informele contacten plaats tussen de verschillende administraties en tussen de ministers.

Er waren tot nu toe nog geen formele contacten met het Waals Gewest. Het Waals Gewest grenst immers niet aan Brussel. Het is echter zeker nuttig om dit gewest in de toekomst bij de besprekingen te betrekken, aangezien de afstand met de fiets te overbruggen is.

Er werd in eerste instantie werk gemaakt van een nota met een overzicht van de verschillende bestaande grensoverschrijdende fietsverbindingen en de hiaten op dat vlak, waardoor we ook een lijst van 'quick wins' konden opstellen. De netwerken van fietsroutes zijn goed op elkaar afgestemd en ook de uitwisseling van informatie tussen de verschillende administraties verloopt vlot.

Wat de snelle fietsroutes betreft, is enkel de Kanaalroute op korte termijn realiseerbaar. De andere routes, langs spoorlijnen en autosnelwegen, zullen ten vroegste na 2015 het licht zien.

Er werden ook concrete projecten gerealiseerd, bijvoorbeeld het fietspad tussen de Budabrug en het jaagpad tussen de Zenne en het Kanaal, en de aanleg van 50 m ontbrekend fietspad ter hoogte van het kruispunt van de Madridlaan en de Romeinsesteenweg.

Uit de voorbereidende nota bleek dat we weinig zicht hebben op het potentieel van de snelle routes. Daarom vindt deze zomer een studie plaats, die wordt betaald door de provincie Vlaams-Brabant en beide gewesten. Ik heb net het samenwerkingsakkoord hierover ondertekend.

Een andere studie zal de mogelijkheid bekijken om óp de gewestgrens, ter hoogte van de Harenweg, een fietsbrug aan te leggen over de Leopold III-laan.

représentants de la Province du Brabant flamand, de la Société flamande terrienne et de l'Agence des routes et de la circulation sont également présents.

Outre ces réunions, de nombreux contacts informels ont évidemment encore eu lieu entre les différentes administrations, ainsi qu'entre les ministres concernés.

La Région wallonne n'a pas encore été contactée, étant donné qu'elle n'est pas limitrophe de Bruxelles, mais il peut certainement être utile de l'impliquer à l'avenir dans les discussions, puisque la distance entre les deux Régions peut être parcourue à vélo.

Dans un premier temps, une note offrant un aperçu des différentes liaisons cyclables transrégionales et leurs lacunes a été rédigée. Nous avons ainsi pu définir une liste de "quick wins". Les réseaux des itinéraires cyclables sont bien accordés et l'échange d'informations entre les différentes administrations se déroule sans heurt.

En ce qui concerne les itinéraires cyclables rapides, seule la route du Canal est réalisable à court terme. Les autres itinéraires, situés le long de lignes ferroviaires et d'autoroutes, ne verront pas le jour avant 2015. D'autres projets concrets ont été réalisés.

La note préliminaire a révélé que nous ne disposons pas d'un bon aperçu du potentiel des itinéraires rapides. C'est pourquoi une étude sera réalisée cet été, qui sera financée par la province du Brabant flamand et les deux Régions.

Une autre étude examinera très concrètement la possibilité d'aménager un passerelle pour vélos sur la frontière régionale, au-dessus du boulevard Léopold III.

Les résultats de la coopération sont donc prometteurs, même s'il est clair que des réalisations concrètes et de véritables autoroutes cyclables ne sont pas pour demain et que le réseau ICR est la priorité absolue de ce gouvernement.

Cette année, des travaux ont principalement été réalisés au niveau de l'ICR Maalbeek à Schaerbeek, et de l'ICR 5 à Ixelles et Watermael-Boisfort. Des travaux sont également en cours sur le tronçon ICR de la chaussée de Gand. La

De resultaten van de samenwerking zijn dus hoopgevend, al is het duidelijk dat concrete realisaties en echte fietssnelwegen niet voor morgen zijn en dat, zoals ik in deze commissie al duidelijk heb aangegeven, het netwerk van gewestelijke fietsroutes (GFR's) dé prioriteit is van deze regering.

Dit jaar hebben we gewerkt aan de GFR Maalbeek in Schaarbeek (waar de werken eind augustus klaar zullen zijn) en aan de GFR 5 in Elsene en Watermaal-Bosvoorde. Ook op het GFR-deel van de Gentsesteenweg zijn de werken bezig. De aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning voor alle fietsroutes in Vorst is in behandeling en dezelfde aanpak is gepland voor de gemeente Sint-Gillis in de loop van de volgende maanden. Ook de aanvraag voor de GFR te Neder-over-Heembeek zal nog deze zomer ingediend worden.

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

De heer Jef Van Damme.- U hebt blijkbaar veel met elkaar overlegd. Dat is een goede zaak. In dit land is zo iets niet vanzelfsprekend. Ik wil u daarvoor feliciteren.

Op die manier kunt u de basis leggen voor echte realisaties, maar daar merk ik nog niet veel van. U hebt er twee vermeld, waaronder de aanleg van 50 meter fietspad. Misschien is dat symbolisch belangrijk, maar toch is dit project niet bijster indrukwekkend.

Ik kijk uit naar nog meer realisaties. De resolutie was immers heel wat ambitieuzer dan wat u vandaag voorlegt. Ik reken erop dat u het ingeslagen pad verder blijft bewandelen en dat u heel binnenkort meer projecten zult realiseren.

Ik heb een vraag over de planning. Welke projecten mogen we binnen de twee jaar van u verwachten? U kondigde een studie van de provincie Vlaams-Brabant, het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest aan. Wanneer zal die klaar zijn? Zijn er op korte termijn nog projecten gepland om fietspaden te realiseren?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

demande de permis d'urbanisme pour tous les itinéraires cyclables à Forest est traitée en ce moment et celle de Saint-Gilles devrait suivre. La demande d'un ICR à Neder-over-Heembeek sera encore introduite cet été.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Je vous félicite pour les collaborations mises en place, ce qui n'est pas une sinécure dans ce pays.*

Malheureusement, les résultats concrets ne sont pas vraiment probants au regard des intentions inscrites dans la résolution.

Quels sont les projets d'aménagements cyclables qui ont une chance d'aboutir au cours des deux prochaines années ? Quels sont les autres projets à court terme ? Quand l'étude que vous évoquez sera-t-elle disponible ?

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De twee projecten waarover ik het zonet had, namelijk het stuk fietspad ter hoogte van de Madridlaan en de Budabrug, waren slechts voorbeelden. Ik kan er nog andere opnoemen.

De studie die we samen met het Vlaams Gewest zullen uitvoeren, zal ongeveer zes maanden tijd vergen. Ze zal halfweg 2012 klaar zijn.

Uw laatste vraag betrof mijn concrete projecten voor de nabije toekomst. Wel, de studie over de fietsbrug over de Leopold III-laan is toch wel een concreet plan. De studie is echter nog niet klaar, we moeten de resultaten nog afwachten. Ik kan u geen planning geven. Mijn Vlaamse collega, minister Crevits, is eveneens geïnteresseerd om dat project te realiseren.

Ik kan u vandaag geen concreter antwoord geven. Wel kan ik u de informatie later schriftelijk bezorgen.

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

De heer Jef Van Damme.- Ik onthoud dat u me twee lijstjes zult bezorgen, namelijk een over de zaken die u al hebt gerealiseerd en een ander over de projecten die u op korte termijn zult realiseren.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOHAMED AZZOUZI

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

betreffende "de plaatsing van preventieve radars".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag voorgelezen door de heer Emin Özkara.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Les projets réalisés sont beaucoup plus nombreux que ceux cités en exemple.

L'étude que nous mènerons en collaboration avec la Région flamande devrait être prête pour la mi-2012.

L'étude sur la passerelle cyclable au-dessus de l'avenue Léopold III est un projet concret à court terme, pour lequel la ministre Crevits a manifesté son intérêt.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- Je retiens que vous me transmettrez la liste des projets réalisés et de ceux que vous entendez concrétiser à court terme.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. MOHAMED AZZOUZI

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

concernant "l'installation de radars préventifs".

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteur, et avec l'accord de la ministre, la question orale est lue par M. Emin Özkara.

De heer Emin Özkara (in het Frans). - *Het gewest wil acht preventieve radars plaatsen in zes gemeenten, waardoor het totaal zou komen op 30 radars voor 350 km gewestwegen. Dat lijkt weinig, aangezien het doorgaans om belangrijke wegen gaat, die door veel pendelaars gebruikt worden.*

Aangezien deze gewestwegen bedoeld zijn om het verkeer van en naar Brussel vlotter te doen verlopen, zijn de meeste breed en geschikt voor hoge snelheden. Het zou daarom een goed idee zijn om meer preventieve radars te plaatsen.

De Leuvensesteenweg in Sint-Joost is een goed voorbeeld. Deze belangrijke as loopt dwars door het hart van de gemeente. Voor de veiligheid van zowel de chauffeurs als de omwonenden is het belangrijk om de snelheid binnen de perken te houden.

Komen er ook preventieve radars in de noordelijke gemeenten? Plant het gewest nog andere maatregelen om de gewestwegen veiliger te maken?

Mevrouw de voorzitter. - Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans). - *De radars worden geplaatst in overleg met de politiediensten, waaronder die van de zone Brussel-Noord. Zij kennen het terrein en stellen regelmatig locaties voor. Het gewest plaatst de radars, naargelang het beschikbare budget. In mei 2011 waren er in totaal 36 preventieve radars geplaatst.*

In Sint-Joost staan er radars aan de Haachtsesteenweg (nabij de school) en aan de

M. Emin Özkara. - La Région souhaite installer 8 nouveaux radars préventifs dans 6 communes bruxelloises, ce qui portera leur nombre à un total de 30 pour l'ensemble des 350 km de voiries régionales. Ceci semble bien peu face au caractère particulièrement stratégique des voiries régionales en termes de mobilité.

En effet, ces artères régionales sont souvent le lieu d'un important trafic routier, principalement du fait des navetteurs. Ces axes routiers ont été élaborés pour fluidifier le trafic à l'entrée et à la sortie de Bruxelles. Ainsi, les voiries y sont souvent larges et propices à une vitesse excessive. On peut dès lors regretter de ne pas voir installer sur ces axes davantage de radars, notamment préventifs, à l'instar de ceux qu'ont mis en place certaines communes, qui disposent d'appareils indiquant le montant de l'amende qui serait due par le conducteur en excès de vitesse.

Dans la commune de Saint-Josse-ten-Noode, la chaussée de Louvain est en cela exemplaire. Elle traverse la place Saint-Josse et se poursuit dans la rue Scailquin vers les tunnels de la Petite ceinture. Cet axe routier très fréquenté par les navetteurs se trouve au cœur de la commune et de la vie de ses habitants. Il est donc impératif, tant pour la sécurité des riverains que pour celle des automobilistes, de prévoir la mise en place de dispositifs de prévention pour améliorer la sécurité des abords de la chaussée de Louvain.

Les communes du nord de la Région bénéficient-elles également de ces radars préventifs ? D'autres moyens de prévention sont-ils envisagés pour sécuriser davantage les voiries régionales ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre. - Le placement de radars répressifs ou préventifs se fait toujours en collaboration avec les services de police des différentes zones, dont celle de Bruxelles-Nord.

Les zones de police, au vu de leur connaissance du terrain, soumettent régulièrement à la Région leurs suggestions d'emplacements. Celle-ci se charge alors d'installer les radars en fonction du budget dont elle dispose à cette fin. En mai 2011, la Région avait ainsi installé au total 36 radars

Leuvensesteenweg, tussen het Madouplein en het Sint-Joostplein (ter hoogte van de Claridge).

In haar Actieplan voor de verkeersveiligheid 2011-2020 heeft de regering onlangs negen strategische doelstellingen gedefinieerd om het aantal ernstige verkeersslachtoffers te verminderen. Een daarvan is de beperking van de snelheid. Momenteel ontwikkelen we concrete acties om onze doelstellingen te bereiken.

Ik ben vooral bevoegd voor de initiatieven die te maken hebben met infrastructuur, zoals de heraanleg van grote invalswegen. Elke heraanleg wordt getoetst aan het criterium van de snelheidsbeperking.

préventifs sur ses voiries.

Pour le cas précis de la commune de Saint-Josse-ten-Noode, de tels radars ont été installés sur la chaussée de Haecht, à proximité de l'école des Dames de Marie, ainsi que sur la chaussée de Louvain, entre la place Madou et la place Saint-Josse, à hauteur du Claridge.

Le gouvernement s'est récemment doté d'un plan d'action en matière de sécurité routière pour les années 2011 à 2020, afin de diminuer le nombre de morts et de blessés graves en Région de Bruxelles-Capitale. Pour y parvenir, neuf objectifs stratégiques ont été définis, dont l'un prévoit de réduire la vitesse de circulation. Comme pour les autres, celui-ci a été décliné en objectifs opérationnels, puis en actions concrètes. Ces dernières sont, à ce stade, en cours de développement, pour ensuite être mises en œuvre par les acteurs concernés.

Parmi ces actions, ce sont celles qui concernent l'infrastructure qui relèvent principalement de mes compétences. L'une d'entre elles vise spécifiquement à aménager les grands axes - métropolitains, principaux et inter-quartiers - de sorte que la vitesse qui y sera pratiquée n'excède pas la vitesse maximale autorisée. Cette action précise encore que chaque réaménagement routier devra contribuer à cet objectif.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE HERSCOVICI

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

betreffende "de follow-up van de aanbevelingen van de commissie voor de Sociale Zaken betreffende het bedelen in de metrostations van de MIVB".

QUESTION ORALE DE MME ANNE HERSCOVICI

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

concernant "le suivi des recommandations adoptées en Commission des Affaires sociales portant sur la mendicité dans les stations de métro de la STIB".

Mevrouw de voorzitter.- De mondelinge vraag wordt door de indiener, die verontschuldigd is, ingetrokken.

Mme la présidente.- La question orale est retirée par son auteure, excusée.