PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

Commission de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et des Communications

Commissie voor de Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen

RÉUNION DU

MERCREDI 14 DÉCEMBRE 2011

VERGADERING VAN

WOENSDAG 14 DECEMBER 2011

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

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

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

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

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

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

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 10

- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 10

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

concernant "la sécurisation du réseau métro de la STIB".

- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 10

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

concernant "les concertations avec les autorités de la périphérie bruxelloise en matière de mobilité".

- de M. Didier Gosuin 10

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

concernant "les récents événements survenus à la station Ribaucourt".

- de Mme Béatrice Fraiteur 11

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

INHOUD

INTERPELLATIES 10

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 10

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

betreffende "de veiligheid van het MIVB-metronet".

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 10

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

betreffende "het overleg met de besturen van de Brusselse Rand inzake mobiliteit".

- van de heer Didier Gosuin 10

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

betreffende "de recente evenementen in het station Ribaucourt".

- van mevrouw Béatrice Fraiteur 11

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

des Transports,

concernant "l'évaluation des nuisances causées par la mise en circulation des trams T3000 et T4000".

Interpellation jointe de M. Philippe Pivin, 11

concernant "les résultats de l'étude technique de la STIB au sujet de l'impact des trams T3000 et T4000 sur les voies, voiries et bâtiments".

Interpellation jointe de Mme Danielle Caron, 11

concernant "les nouveaux trams et les vibrations qu'ils engendrent".

QUESTIONS ORALES 11

- de M. Jef Van Damme 11

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

concernant "les places assises réservées aux personnes de plus de 65 ans dans les transports en commun".

- de Mme Annemie Maes 12

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

concernant "l'aspect 'mobilité' de l'événement Nuit blanche".

Vervoer,

betreffende "de evaluatie van de hinder door de trams T3000 en T4000".

Toegevoegde interpellatie van de heer Philippe Pivin, 11

betreffende "de resultaten van de technische studie van de MIVB over de impact van de trams T3000 en T4000 op de banen, wegen en gebouwen".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Danielle Caron, 11

betreffende "de nieuwe trams en de trillingen die zij veroorzaken".

MONDELINGE VRAGEN 11

- van de heer Jef Van Damme 11

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

betreffende "gereserveerde zitplaatsen bij het openbaar vervoer voor 65-plussers".

- van mevrouw Annemie Maes 12

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

betreffende "het mobiliteitsaspect van het evenement 'Nuit blanche'".

- de Mme Danielle Caron 12

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

concernant "les chèques-taxis".

- de M. Didier Gosuin 12

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

concernant "la participation du secteur limousine au comité consultatif ad hoc".

- de M. Arnaud Pinxteren 12

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

concernant "le récent accident de vélo mortel à Neder-Over-Heembeek".

INTERPELLATIONS 13

- de Mme Béatrice Fraiteur 13

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

concernant "la mise en œuvre du plan de stationnement".

- van mevrouw Danielle Caron 12

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

betreffende "de taxicheques".

- van de heer Didier Gosuin 12

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

betreffende "de deelname van de limousinesector aan het ad hoc advies-comité".

- van de heer Arnaud Pinxteren 12

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

betreffende "het recente dodelijke fiets-ongeval in Neder-Over-Heembeek".

INTERPELLATIES 13

- van mevrouw Béatrice Fraiteur 13

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

betreffende "de uitvoering van het parkeerplan".

Interpellation jointe de M. Paul De Ridder, 13

concernant "l'état d'avancement du plan régional de stationnement".

Interpellation jointe de Mme Annemie Maes, 13

concernant "la réaction de la Conférence des bourgmestres au plan régional de stationnement".

Discussion conjointe – Orateurs : **M. Vincent De Wolf, M. Aziz Albishari, M. Hervé Doyen, M. Jef Van Damme, M. Didier Gosuin, M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Béatrice Fraiteur, Mme Danielle Caron, Mme Annemie Maes.** 19

- de M. Didier Gosuin 38

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

concernant "Irisnet 2, les duplications des investissements, l'incapacité de la Région à obliger la STIB à s'inscrire dans la politique régionale des télé-communications".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Didier Gosuin.** 40

- de Mme Béatrice Fraiteur 44

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

Toegevoegde interpellatie van de heer Paul De Ridder, 13

betreffende "de stand van zaken in het gewestelijk parkeerplan".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Annemie Maes, 13

betreffende "de reactie van de Conferentie van burgemeesters op het gewestelijk parkeerplan".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: **de heer Vincent De Wolf, de heer Aziz Albishari, de heer Hervé Doyen, de heer Jef Van Damme, de heer Didier Gosuin, de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Béatrice Fraiteur, mevrouw Danielle Caron, mevrouw Annemie Maes.** 19

- van de heer Didier Gosuin 38

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

betreffende "Irisnet 2, de verdubbeling van de investeringen, het Gewest kan de MIVB niet dwingen mee te werken aan het gewestelijk beleid inzake tele-communicatie".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **M. Didier Gosuin.** 40

- van mevrouw Béatrice Fraiteur 44

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

concernant "le contrat de gestion de la STIB 2012-2016".

Interpellation jointe de M. Jef Van Damme, 44

concernant "l'état d'avancement du nouveau contrat de gestion avec la STIB".

Discussion – Oratrices : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Béatrice Fraiteur.** 45

- de M. Arnaud Pinxteren 47

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

concernant "l'avenir du site ex-Carcoke et le développement des activités du logisticien concessionnaire".

Interpellation jointe de Mme Françoise Schepmans, 47

concernant "l'implantation de bpost sur des terrains appartenant au Port de Bruxelles".

Discussion conjointe – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Arnaud Pinxteren, Mme Françoise Schepmans.** 51

- de Mme Françoise Schepmans 60

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

betreffende "de beheersovereenkomst van de MIVB 2012-2016".

Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme, 44

betreffende "de stand van zaken van de nieuwe beheersovereenkomst met de MIVB".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Béatrice Fraiteur.** 45

- van de heer Arnaud Pinxteren 47

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

betreffende "de toekomst van de voormalige Carcoke-site en de ontwikkeling van de activiteiten van de concessiehoudende logistieke onderneming".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Françoise Schepmans, 47

betreffende "de vestiging van bpost op terreinen van de Haven van Brussel".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Arnaud Pinxteren, mevrouw Françoise Schepmans.** 51

- van mevrouw Françoise Schepmans 60

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

concernant "l'association de la Région de Bruxelles-Capitale aux projets de reconversion de la zone du canal à Vilvorde".

Discussion – Orateurs : **M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels,** ministre. 61

- de M. Emin Özkara 63

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

concernant "l'application des mesures qualitatives du Plan taxis".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Emin Özkara.** 63

QUESTIONS ORALES 65

- de M. Emin Özkara 65

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

concernant "les nuisances sonores du nouveau tram 62 dans l'avenue Rogier".

- de Mme Caroline Persoons 68

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

betreffende "de medewerking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan de projecten voor de reconversie van de kanaalzone in Vilvoorde".

Bespreking – Sprekers: **de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister. 61

- van de heer Emin Özkara 63

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

betreffende "de toepassing van de kwalitatieve maatregelen van het Taxiplan".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Emin Özkara.** 63

MONDELINGE VRAGEN 65

- van de heer Emin Özkara 65

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

betreffende "de geluidsoverlast door de nieuwe tram 62 op de Rogierlaan".

- van mevrouw Caroline Persoons 68

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

des Transports,

concernant "la mise en œuvre de la nouvelle identité visuelle des taxis bruxellois".

Vervoer,

betreffende "de nieuwe look van de Brusselse taxi's".

- de Mme Annemie Maes 71

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

concernant "le réaménagement de l'avenue Woeste à Jette".

- van mevrouw Annemie Maes 71

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

betreffende "de heraanleg van de Woestelaan in Jette".

- de Mme Françoise Schepmans 74

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

concernant "l'organisation d'un festival sur le site de Tour & Taxis".

- van mevrouw Françoise Schepmans 74

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

betreffende "de organisatie van een festival op de site Thurn & Taxis".

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "la sécurisation du réseau métro de la STIB".

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "les concertations avec les autorités de la périphérie bruxelloise en matière de mobilité".

INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

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

concernant "les récents événements survenus à la station Ribaucourt".

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de veiligheid van het MIVB-metronet".

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het overleg met de besturen van de Brusselse Rand inzake mobiliteit".

INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "de recente evenementen in het station Ribaucourt".

INTERPELLATION DE MME BÉATRICE FRAITEUR

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

concernant "l'évaluation des nuisances causées par la mise en circulation des trams T3000 et T4000".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

betreffende "de evaluatie van de hinder door de trams T3000 en T4000".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PHILIPPE PIVIN,

concernant "les résultats de l'étude technique de la STIB au sujet de l'impact des trams T3000 et T4000 sur les voies, voiries et bâtiments".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN,

betreffende "de resultaten van de technische studie van de MIVB over de impact van de trams T3000 en T4000 op de banen, wegen en gebouwen".

INTERPELLATION JOINTE DE MME DANIELLE CARON,

concernant "les nouveaux trams et les vibrations qu'ils engendrent".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON,

betreffende "de nieuwe trams en de trillingen die zij veroorzaken".

M. le président.- Avec l'accord des auteurs et de la ministre, les interpellations sont reportées à la prochaine réunion.

De voorzitter.- Met instemming van de indieners en van de minister worden de interpellaties naar de volgende vergadering verschoven.

QUESTIONS ORALES

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

MONDELINGE VRAGEN

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

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "les places assises réservées aux personnes de plus de 65 ans dans les transports en commun".

REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "gereserveerde zitplaatsen bij het openbaar vervoer voor 65-plussers".

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "l'aspect 'mobilité' de l'événement Nuit blanche".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "het mobiliteitsaspect van het evenement 'Nuit blanche'".

QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON

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

concernant "les chèques-taxis".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

betreffende "de taxicheques".

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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

concernant "la participation du secteur limousine au comité consultatif ad hoc".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "de deelname van de limousine-sector aan het ad hoc adviescomité".

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "le récent accident de vélo mortel à Neder-Over-Heembeek".

M. le président.- Avec l'accord des auteurs et de la ministre, les questions orales sont reportées à la prochaine réunion.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME BÉATRICE FRAITEUR

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

concernant "la mise en œuvre du plan de stationnement".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DE RIDDER,

concernant "l'état d'avancement du plan régional de stationnement".

INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNEMIE MAES,

concernant "la réaction de la Conférence des bourgmestres au plan régional de stationnement".

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

betreffende "het recente dodelijke fiets-ongeval in Neder-Over-Heembeek".

De voorzitter.- Met instemming van de indieners en van de minister worden de mondelinge vragen naar de volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

betreffende "de uitvoering van het parkeer-plan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DE RIDDER,

betreffende "de stand van zaken in het gewestelijk parkeerplan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES,

betreffende "de reactie van de Conferentie van burgemeesters op het gewestelijk parkeerplan".

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Je souhaiterais savoir où en est la mise en place du plan de stationnement.

Lors de la dernière interpellation sur le sujet, à la mi-juillet, vous aviez répondu que la Région s'attelait à l'exécution de l'ordonnance de la politique du stationnement et à la création de l'agence de stationnement. Vous avez exprimé le souhait de consulter les communes ainsi que les acteurs socio-économiques.

Vous aviez également précisé qu'à la rentrée parlementaire, vous présenteriez un projet du plan régional de stationnement au gouvernement. Vous précisiez en outre qu'en janvier 2011, le gouvernement avait organisé l'agence régionale de stationnement dont il achevait la rédaction du statut du personnel.

Par ailleurs, le 3 novembre dernier, un article du Soir annonçait une opposition des bourgmestres au plan régional de stationnement. Ils auraient émis un rapport et une lettre au gouvernement, faisant état de réserves. Une réunion était prévue à la mi-novembre entre le gouvernement et les bourgmestres.

Le projet a-t-il bien été déposé au gouvernement ? Si pas, pour quelles raisons ? Qu'en est-il de la participation des communes dans l'élaboration du plan et des déclinaisons locales en plans communaux de stationnement ?

Lors de la Conférence des bourgmestres, vous aviez déclaré que le plan serait adopté à la fin de 2011. Ce délai est-il toujours d'actualité ? Qu'en est-il ? Pourriez-vous me fournir le calendrier précis de l'élaboration de la mise en œuvre du plan régional de stationnement au niveau local ?

Enfin, pourriez-vous m'indiquer quelles communes ont pris part à l'agence régionale de stationnement ? Pour celles qui n'y ont pas adhéré, pourriez-vous me donner leurs motivations ?

Je souhaiterais avoir un calendrier clair et précis de l'agence de stationnement.

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Ik wou een stand van zaken maken van de uitvoering van het parkeerplan.*

Naar aanleiding van een interpellatie over dit onderwerp zei u in juli dat het Brussels Gewest werk maakt van de uitvoering van de ordonnantie betreffende het parkeerbeleid en van de oprichting van een parkeeragentschap. U zei toen dat er overleg zou worden gepleegd met de gemeenten en alle betrokken instanties.

U kondigde bovendien aan dat u bij het begin van het parlementaire jaar een ontwerp van parkeerplan zou voorstellen aan de regering. In januari 2011 had de regering voorbereidingen getroffen voor het agentschap.

Volgens een artikel in Le Soir van 3 november verzetten de burgemeesters zich tegen het parkeerplan. Ze zouden een brief naar de regering hebben gestuurd. Er was in november een vergadering van de regering en de burgemeesters gepland.

Werd het ontwerp voorgelegd aan de regering? Zo nee, om welke redenen? Hoe werden de gemeenten betrokken bij het opstellen van het plan?

U verklaarde dat het plan eind 2011 zou worden aangenomen. Wat is de stand van zaken? Kunt u ons een planning bezorgen van de uitvoering?

Welke gemeenten hebben zich aangesloten bij het parkeeragentschap? Kunt u toelichten waarom bepaalde gemeenten zich niet willen aansluiten?

Ik zou graag over een nauwkeurige planning beschikken.

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

M. Paul De Ridder *(en néerlandais).- Le plan relatif à la politique de stationnement régionale progresse bien, ses statuts et son capital ont été adoptés et son business plan est en voie d'élaboration. Le projet de plan de politique régionale de stationnement prévoit une tarification harmonisée par zone sur toute la Région. Les communes élaboreront leur propre plan de stationnement en adéquation avec le plan régional. Afin de réduire la pression automobile, le prix du stationnement augmentera proportionnellement selon sa durée. La carte riverain coûtera 40 euros par an.*

La Conférence des bourgmestres rejette toutefois ce plan, car l'harmonisation des tarifs ne correspondrait pas à la réalité du terrain. Les bourgmestres proposent une tarification variable que les communes fixeront à leur gré. Certains tarifs sont toutefois inférieurs au minimum prévu par l'ordonnance de stationnement.

Il est question également de la politique de stationnement dans l'accord institutionnel. En commission, vous avez annoncé que le projet du plan de stationnement serait soumis au gouvernement en juin 2011. Dans la presse, il est question du 13 ou du 14 octobre. Le compte rendu du conseil des ministres n'y fait pas référence.

Le projet a-t-il fait l'objet de débats entre les ministres ? Quand ? Qu'en est-il ressorti ? Pourquoi le texte tarde-t-il à être soumis au gouvernement ? Quelles sont les remarques du comité d'accompagnement auquel participent les communes, les zones de police, et les acteurs économiques concernant le texte ?

Vous estimez que la réunion du 16 novembre avec les bourgmestres était constructive et que leurs objections portaient surtout sur le calendrier et non sur le projet en lui-même. Vous avez également indiqué qu'il n'y aurait pas de report, mais qu'il fallait tenir compte des élections communales dans le calendrier.

Qui étaient les bourgmestres présents ? En quoi se différenciaient les remarques des bourgmestres de celles du comité d'accompagnement ? Quelles mesures ont-elles été prises ? Quel est l'impact des

De voorzitter.- De heer De Ridder heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Paul De Ridder.- Traag, maar zeker evolueren de plannen van de Brusselse regering om tot een gewestelijk parkeerbeleid te komen. Het gewestelijk parkeerbeleidsplan vloeit voort uit de parkeerordonnantie van de vorige legislatuur.

Tot nu toe keurde de regering onder meer de statuten en het startkapitaal goed. Ook is beslist een businessplan uit te werken. Het ontwerpplan gewestelijk parkeerbeleid waarvan de krachtlijnen onverwacht en onbedoeld in mei 2011 uitlekten, tekent uniforme zones uit, namelijk: blauwe, groene, oranje en rode zones. Het legt de prijzen vast voor het hele gewest. De gemeenten moeten parkeerplannen opstellen die in het gewestelijk plan passen. Om de druk van het aantal auto's te verminderen, stijgen de prijzen voor lang parkeren. Voor de bewonerskaart zal overal betaald moeten worden. De kaart zal 40 euro per jaar kosten.

Een nieuwe hindernis lijkt nu echter op te duiken. De Conferentie van de Burgemeesters aanvaardt het gewestelijk parkeerplan niet. De conferentie stuurde een open brief naar de minister. "Wij zijn tegen uniforme tarieven", zegt Vincent De Wolf, voorzitter van de werkgroep Parkeren van de Conferentie. "Parkeren aan het Zoniënwoud of in het hart van de stad is niet helemaal hetzelfde", zo wordt gesteld.

De burgemeesters stellen variabele tarieven voor die de gemeenten naar eigen goeddunken kunnen invullen. Opvallend is dat de ondergrens van die tarieven onder het bodemtarief ligt dat toegelaten is door de parkeerordonnantie.

Ten slotte is er nog een ander actueel feit. Ook in het institutioneel akkoord dat door de federale onderhandelaars is bereikt, komt het Brussels parkeerbeleid aan bod.

In de commissievergadering Infrastructuur van 11 mei 2011 zei u dat u het ontwerp van parkeerplan in juni 2011 zou voorleggen aan de regering. Op brusselnieuws.be lezen we dat de Brusselse regering zich op 13 of 14 oktober zou buigen over het ontwerp van gewestelijk parkeerbeleidsplan. Daarover staat echter niets in de notulen van de ministerraad.

élections communales sur le calendrier, sans qu'il soit question d'un report ? En quoi consistent les remarques qui seront reprises dans le plan de stationnement ?

Le Conseil économique et social (CES) estime que la limitation du stationnement doit s'accompagner de mesures comme l'amélioration de l'offre de transports en commun et celle du stationnement actuel. Il indique par ailleurs que l'étude n'a pas tenu compte des aspects socio-économiques.

Quelles dispositions avez-vous prises en conséquence ? Quelles catégories bénéficieront-elles de la gratuité du stationnement ? Combien de véhicules sont-ils concernés par la carte de stationnement ?

L'accord institutionnel relatif à la réforme de l'État stipule que le plan de politique régionale de stationnement doit être développé dans une ordonnance. Quel est l'impact de l'accord institutionnel sur la mise en œuvre de la politique régionale de stationnement et son évolution ?

Werd het ontwerp van gewestelijk parkeerplan besproken op deze of een andere ministerraad? Wanneer? Wat is besproken en beslist? Als er vertraging was bij het voorleggen en goedkeuren van dit parkeerplan, waaraan is die dan te wijten?

In deze commissievergadering verklaarde u ook: "Vorige week kwam het begeleidingscomité samen om de tekst te bespreken. Wij wachten nu op de opmerkingen van dit comité waarin de gemeenten, de politiezones en de economische actoren vertegenwoordigd zijn." Welke opmerkingen formuleerde het begeleidingscomité?

Op 16 november zou er een overleg gepland zijn tussen de minister van Vervoer en de burgemeesters in het bijzijn van minister-president Charles Picqué. Naderhand noemde u dit overleg constructief. Ik citeer: "De burgemeesters hebben vooral bezwaren tegen de timing van het plan eerder dan tegen het plan zelf." Ook zei u dat er geen uitstel komt, maar rekening moet worden gehouden met de politieke realiteit van de gemeenteraadsverkiezingen.

Welke burgemeesters waren aanwezig? In welke zin verschilden de opmerkingen van de burgemeesters van de opmerkingen van het begeleidingscomité? Wat is hier beslist ? Hoe zult u rekening houden met de gemeenteraads-verkiezingen, zonder dat er sprake is van uitstel?

Op brusselnieuws.be stond ook te lezen dat u interessante suggesties hebt gehoord die u in het plan wil opnemen. Kunt u ons meedelen om welke suggesties het gaat?

In het advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 20 januari 2011 over het gewestelijk parkeerbeleid staat onder meer dat de beperkingen van het aantal parkeerplaatsen gepaard moet gaan met andere begeleidende maatregelen, zoals de verbetering van het openbaarvervoeraanbod en de optimalisering van het gebruik van de bestaande parkeerplaatsen.

Ook is de raad van oordeel dat de sociaal-economische aspecten worden verwaarloosd in de studie die het adviesbureau heeft opgesteld.

Hoe heeft de minister gevolg gegeven aan beide opmerkingen? Bij eerdere debatten bleek een inflatie van categorieën die kosteloos een parkeer-

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- La réaction des bourgmestres au plan régional de stationnement est décevante. Les communes comme la Région ont pourtant intérêt à ce qu'il y ait une politique unique et cohérente du stationnement. Peut-être les bourgmestres craignent-ils de prendre une mesure moins populaire par frilosité électorale ?*

L'ordonnance prévoit une diminution de 16% des places de stationnement en voirie d'ici 2018, ce qui permettra notamment de rendre de l'espace public aux habitants. C'est un maillon important dans la mise en œuvre du Plan Iris 2.

Le plan de stationnement doit à la fois proposer moins de places de stationnement et un régime plus sévère pour les voitures stationnées. Il est logique que le stationnement qui occupe une partie du rare espace public ait un prix, d'autant qu'il s'agit d'une fonction dénuée de valeur ajoutée. De la sorte, il est possible de générer davantage de moyens pour réaliser des parkings hors des voiries et effectuer un meilleur contrôle. Vous désirez que le stationnement soit meilleur marché hors des voiries qu'en voirie. Nous vous soutenons, mais cette différence doit apparaître clairement.

Dans le plan de stationnement, il faut également être suffisamment attentif aux emplacements pour les vélos. Il est possible de stationner cinq vélos sur un emplacement pour une voiture. On pourrait prévoir des places supplémentaires de stationnement pour les vélos.

Les habitants devraient aussi avoir le droit de transformer l'espace de stationnement devant chez eux en abri clos pour vélos. Pour cinq places de plaats krijgen. Tot hoeveel categorieën wenst u te komen? Welke zijn dat? Hoeveel voertuigen krijgen een parkeerkaart?

Ten slotte staat in het institutioneel akkoord over de staatshervorming dat het gewestelijk parkeerbeleid dat in grote lijnen al vastligt, in een ordonnantie wordt voortgezet. Welke concrete impact heeft het institutioneel akkoord voor de verdere uitvoering van het gewestelijk parkeerbeleid?

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

Mevrouw Annemie Maes.- De aanleiding voor mijn interpellatie is de teleurstellende reactie van de Brusselse burgemeesters op het gewestelijk parkeerplan. Elke gemeente heeft mijns inziens voordeel bij één overkoepelend parkeerbeleid. Dit is een dossier waarin gewest en gemeenten niet tegenover elkaar mogen staan, maar net allebei baat hebben bij een samenhangend beleid.

Wellicht zien de burgemeesters uit verkiezingsangst het niet zitten om naar hun bevolking te stappen met een minder populaire maatregel. Rekening houdend met de bevolkingsgroei moet het aantal parkeerplaatsen minstens stabiel blijven of zelfs verminderen.

De ordonnantie is daarover duidelijk en spreekt over 16% minder parkeerplaatsen op de openbare weg tegen 2018. Dat is een belangrijke schakel in de uitvoering van het Iris 2-plan. Het terugdringen van parkeerplaatsen heeft tal van voordelen. Men geeft de openbare ruimte terug aan de inwoners. Het zorgt ook voor een stop aan de wildgroei van parkeerplannen en reglementering van de gemeenten die in de grenszones soms tot heel absurde situaties leiden, zoals op de Louizalaan.

Autobestuurders die een parkeerplaats zoeken, kijken niet naar gemeentegrenzen. Een overkoepelend parkeerbeleid vanuit het gewest is dan ook noodzakelijk.

Het parkeerplan mag geen vrijblijvende keuze zijn tussen een strenger regime of het wegnemen van parkeerplaatsen. Het moet wel degelijk een en/en-verhaal zijn: minder parkeerplaatsen en een strenger regime voor de geparkeerde auto's. Bij parkeren wordt een deel van de openbare ruimte in

stationnement en ville, il faudrait au minimum deux emplacements pour vélos.

Il faudrait également davantage de répression. Les règles ne sont rien, en l'absence de contrôle strict.

J'espère que l'ordonnance et la mise en œuvre du plan de stationnement auront un effet sur le stationnement illégal.

Je prends la défense du plan de stationnement régional bien que je ne l'aie pas reçu, contrairement aux bourgmestres et à la Conférence des bourgmestres, qui n'est pourtant pas un organe officiel. Il est positif que vous vous concertiez avec eux, mais il faudrait que les parlementaires reçoivent ce plan.

Quelles concertations y a-t-il eu entre la Région et les communes ? Vous êtes-vous concertés avec d'autres instances comme les organisations de mobilité ? Si non, pourquoi ?

Quand ce plan sera-t-il soumis au parlement ? Quelles étapes de travail avez-vous fixées ? La communication des bourgmestres n'a-t-elle pas été une surprise ? Je ne comprends pas que certains parlementaires aient approuvé le plan auquel ils s'opposent en tant que bourgmestres.

Comment garantirez-vous que le plan de stationnement devienne une réalité ? Le calendrier est-il respecté ? Quelles libertés les communes ont-elles dans le cadre du plan régional de stationnement ?

N'y a-t-il toujours que trois communes qui se sont jointes à l'agence de stationnement ? Combien de personnes y travaillent-elles ? Où est-elle implantée ?

gebruik genomen. Aangezien die schaars is in Brussel, is het evident dat daar een kostprijs tegenover staat. Het is de logica zelf dat schaarse goederen waardevol zijn.

Stellen dat parkeren gratis moet zijn, is aberrant. Parkeren is een functie zonder veel toegevoegde waarde. De instellingen moeten de schaarse openbare ruimte verstandig inzetten, bijvoorbeeld voor andere nuts- en verblijfsvoorzieningen en recreatie. Dat gaat dan over groen, speeltuinen, zitbanken, fonteinen of duurzame mobiliteit, zoals een fiets- of voetpad of een busbaan. Daarmee bereikt men veel meer mensen dan met een parkeerplaats.

Een correcte en rechtvaardige prijs voor parkeren is dan ook normaal. Op die manier kan men middelen genereren voor de creatie van parkings buiten de openbare weg en voor een beter handhavingsbeleid. De prijzen om te parkeren in de stad zijn in vergelijkbare buitenlandse steden vele malen hoger. U wilt een beleid voeren waarbij parkeren buiten de openbare weg goedkoper wordt gemaakt dan parkeren op de openbare weg. We steunen dat volop, maar dan moet men het verschil duidelijk genoeg maken.

In het parkeerplan moet ook voldoende aandacht gaan naar de fietsenstallingen. Op een parkeerplaats van een auto kunnen zeker vijf fietsen gestald worden. In de Lombardstraat aan het parlement kan men nog gemakkelijk in extra plaatsen voorzien voor fietsen. Die keuzes moeten gemaakt worden.

Bewoners moeten ook het recht hebben om de parkeerruimte voor hun huis in te wisselen voor een overdekte afgesloten fietsparking. Fietsen worden regelmatig gestolen. Als men wil dat mensen hun fiets gebruiken, moeten ze die veilig kunnen stallen. Voor elke vijf parkeerplaatsen in de stad moeten er minstens twee fietsenstallingen bijkomen.

Er moet voldoende ingezet worden op de handhaving. Men is weinig met strenge regels als er niet effectief strenger wordt gecontroleerd. Foutparkeren is een ware plaag in Brussel.

Ik reken erop dat de ordonnantie en de uitwerking van het parkeerplan daar ook effectief iets aan zullen doen.

Ik neem hier nu wel de verdediging op van het gewestelijk parkeerplan, maar ik heb het nog altijd niet ontvangen. Wanneer zal het parlement eindelijk een kopie van dit plan krijgen? Ik heb namelijk de indruk dat iedereen het al heeft. De burgemeesters hebben het allemaal al gekregen. De Conferentie van Burgemeesters is echter geen officieel orgaan. Het is goed dat u met die conferentie overlegt, maar het zou toch wel mooi zijn als de parlementsleden, die officiële vertegenwoordigers zijn, een kopie van het parkeerplan zouden mogen ontvangen. Daarnaast zijn er tal van schepenen met de bevoegdheid mobiliteit en mobiliteitsadviesraden die toch ook in het bezit zouden moeten zijn van het parkeerplan.

Welke overlegmomenten waren er reeds tussen het gewest en de gemeenten? Hebt u al overlegd met andere instanties, zoals de mobiliteitsorganisaties? Zo neen, waarom niet?

Wanneer wordt dit plan aan het parlement voorgelegd? Welke stappen hebt u gezet om te werken aan het draagvlak? Komt de mededeling van de burgemeesters al dan niet over als een verrassing? Ik begrijp niet goed dat sommige parlementsleden de ordonnantie hebben goedgekeurd, maar er als burgemeester tegen zijn.

Hoe kunt u garanderen dat dit gewestelijk parkeerplan wel degelijk realiteit zal worden? Wordt de timing gerespecteerd? Welke vrijheid hebben gemeenten binnen het kader van het gewestelijk parkeerplan?

Eerder zei u al dat een drietal gemeenten zich hebben aangesloten bij het parkeeragentschap. Is dat nog altijd zo? Zijn er ondertussen nog gemeenten bijgekomen? Hoeveel mensen werken er voor het agentschap? Waar is het agentschap gevestigd?

Discussion conjointe

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

M. Vincent De Wolf.- Il ne faut pas croire ou affirmer que les bourgmestres bruxellois sont opposés au plan de stationnement ou à l'agence de stationnement.

Samengevoegde bespreking

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- De Brusselse burgemeesters zijn niet tegen het parkeerplan of het parkeeragentschap.*

M. Aziz Albishari.- Nous attendons que M. De Wolf interpelle la ministre.

M. le président.- M. De Wolf intervient dans le débat.

M. Vincent De Wolf.- Vous avez cité mon nom, cher collègue. C'est un fait personnel. J'ai le droit de répondre.

Un accord a été conclu en la matière il y a de nombreuses années, par MM. Smet, Moureaux, Doyen, et moi-même. Nous ne remettons pas en cause le principe de la création d'une agence, du versement de 15% de la recette nette à ladite agence et d'une coordination générale. Ce que nous contestons, c'est l'application concrète de l'ordonnance. Je l'avais contestée en expliquant que son application poserait problème. Je n'avais aucun mérite, puisqu'ayant été le premier à concevoir ce type de plan, j'en avais identifié les limites et les adaptations nécessaires.

Le tarif unique, par exemple, ne nous semble pas raisonnable. M. De Ridder a relu notre intervention. Dans certains quartiers d'Uccle ou de Woluwe-Saint-Pierre, la densité est très faible et il est inutile de réglementer le stationnement. Il serait donc logique que les tarifs appliqués y soient moins élevés que dans le centre-ville.

Nous avions insisté sur le fait qu'une redevance couvrait le paiement d'un service. L'imposer par cette ordonnance générerait de grandes difficultés pour les communes qui appliquent le système de taxes. En effet, la taxe permet, par simple décision du receveur, par contrainte et intervention des huissiers, de récupérer l'ensemble des sommes dues, sans procédure judiciaire.

La redevance ne règlera jamais le problème de ceux qui stationnent pour deux minutes ! Elle n'est pas compétente pour cela. Ce problème concerne la police et non pas le stationnement. En appliquant la taxe par zone, on pourrait résoudre le problème, puisque des véhicules stationnés où ils ne peuvent pas stationner, tout en étant au sein de la zone, pourraient se voir appliquer une taxe. Cela se fait notamment à Woluwe-Saint-Pierre, où l'on considère que la personne utilise l'espace public, même illégal, sans alimenter l'horodateur.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- We verwachten dat de heer De Wolf een minister interpelleert.*

De voorzitter.- De heer De Wolf mengt zich in het debat.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- U heeft mijn naam aangehaald, ik heb recht op antwoord.*

Lang geleden werd een akkoord bereikt door de heren Smet, Moureaux, Doyen en ikzelf. Wij zijn niet tegen de creatie van een agentschap, de overdracht van 15% van de netto-inkomsten aan dit agentschap of een algemene coördinatie. We zijn wel tegen de concrete uitvoering van de ordonnatie omdat dat problemen zou creëren. Ik heb de grenzen en de nodige aanpassingen van het plan aangekaart.

Overal eenzelfde parkeertarief bijvoorbeeld lijkt ons niet redelijk. Sommige wijken van Ukkel of Sint-Pieters-Woluwe hebben door een kleinere dichtheid geen nood aan een reglementering. Daar zouden lagere tarieven moeten gelden.

Een bijdrage impliceert ook de betaling van een dienst. Voor gemeenten die reeds een belasting-systeem toepassen zal de ordonnantie problemen veroorzaken. De taks laat inderdaad toe, op vraag van de ontvanger, om het verschuldigd bedrag te eisen, zonder juridische procedure.

De ordonnantie zal nooit het probleem kunnen oplossen van zij die slechts twee minuten parkeren, omdat dat onder de bevoegdheid valt van de politie. Door middel van parkeerzones kunnen we verkeerd geparkeerde auto's wel een toelage laten betalen onder het voorwendsel dat zij de openbare weg gebruiken zonder geld in de parkeerautomaat te steken. Dat gebeurt bijvoorbeeld in Sint-Pieters-Woluwe.

De ordonnantie impliceert een dienst, maar door de auto verkeerd te parkeren op het voetpad moet u zich niet aan een dienst verwachten.

De gemeenten moeten kunnen beslissen over de grootte van hun groene zone, de bewonerszone. Ukkel, Anderlecht, Etterbeek en Sint-Joost-ten-Node bijvoorbeeld hebben een andere stadstructuur en grootte. Ik ga akkoord met een uniform systeem, maar er is geen reden om het huidige systeem van

La redevance, elle, implique un service, or vous ne recevez aucun service en stationnant illégalement sur un trottoir ou sur un coin de rue. Elle ne peut donc être d'aucun recours.

Nous estimons que les communes, mieux que n'importe quelle autre instance, doivent pouvoir déterminer la taille de leur zone verte, qui correspond à la zone des riverains. En effet, Uccle, Anderlecht, Etterbeek et Saint-Josse-ten-Noode ne possèdent ni le même tissu urbain, ni la même configuration, ni la même taille géographique. Le système est le même partout. Des communes ont considéré qu'elles constituaient une zone verte globale pour leurs riverains. Cela convient à ces derniers, vu la densité de population et la petitesse de la commune. Il n'y a aucune raison d'imposer un changement à ces communes.

La situation reste problématique pour les entreprises, les commerçants, les indépendants et tous les artisans en opérations. Par exemple, un chauffagiste appelé en urgence ne peut pas faire le tour des communes pour demander une autorisation provisoire de parking, comme exigé par le plan. On a donc prévu un système pour le dépannage, mais pour les entreprises et la vie en ville, les gens qui placent des châssis ou des carreaux, les maçons, et tous ceux qui utilisent une camionnette et pas un vélo ou un tram, le problème des dérogations et des abonnements à prévoir se pose.

Les étudiants bénéficient d'un système adéquat et ne doivent pas payer le même tarif. Les professeurs, qui ont des horaires coupés dans des écoles différentes et doivent tout le temps se déplacer, sont dans le même cas. Le réseau des transports en commun ne leur permet pas d'être à l'heure à leur cours. Les médecins, les kinésithérapeutes et le personnel paramédical, d'aide aux personnes à domicile, de même que les infirmières et les aides-soignantes ne sont pas prévus dans le plan.

Pire encore, il est prévu que le taux de dérogations et de cartes de stationnement soit gelé au taux accordé en 2010. L'année suivante, il ne dépassera pas 80% de ces montants. Cela relève d'une sottise aveugle et résulte d'une stupide codification par ordinateur qui ne tient pas compte du mouvement de la ville, du boom démographique ni de la transformation de milliers de mètres carrés de bureaux en logements. En 2013 ou en 2014, on ne

groene zones van de gemeenten, dat gebaseerd is op de grootte en dichtheid van hun bevolking, te veranderen.

De situatie blijft problematisch voor onder andere bedrijven, handelaars en zelfstandigen. Een verwarmingstechnicus bijvoorbeeld die een dringende oproep krijgt kan niet alle gemeenten aflopen om een tijdelijke parkeertoestemming te krijgen, zoals het parkeerplan dat voorschrijft. Een systeem van vrijstelling voor dringende gevallen wordt voorzien. Maar voor bijvoorbeeld schrijnwerkers, metsers en al diegenen die een bestelwagen gebruiken moet er ook een oplossing komen.

Studenten moeten niet hetzelfde hoge tarief betalen. Hetzelfde geldt voor leerkrachten, die zich soms van school tot school moeten verplaatsen. Met artsen, paramedisch personeel, thuishulpwerkers en verpleegsters wordt geen rekening gehouden in het plan.

Erger nog, het plan voorziet dat het aantal vrijstellingen en parkeerkaarten het aantal van 2010 niet mag overstijgen. Dat is een domme beslissing die geen rekening houdt met de evolutie van de stad en de verwachte demografische explosie.

Parkeren voor een garage en de bewonerskaarten vormen ook nog altijd een probleem. Wij vinden twee bewonerskaarten per gezin voldoende.

In het plan is een kaart voorzien, maar een tweede wordt niet toegekend als men in een zone woont met een vlot openbaar vervoer. Dat is niet realistisch. Als bijvoorbeeld van een buitenhuis werkend koppel een van beide partners de auto nodig heeft voor zijn werk, kan de andere er niet parkeren zonder de hele tijd te betalen.

We hebben de minister schriftelijk een alternatief voorgesteld en hopen op een positief antwoord.

Ik stel mijn collega gerust. De burgemeesters hebben niet meer schrik dan elke andere kandidaat in verkiezingstijd, maar het moment om een parkeerplan voor te leggen is slecht gekozen. Een sereen en constructief debat moet men nu niet verwachten.

Ons voorstel beoogt een technische aanpassing. De minister kent de concrete inhoud ervan. We kunnen

pourra pas accorder de dérogations parce que le chiffre est bloqué.

Le parking devant un garage fait l'objet d'une autre mauvaise gestion. Le problème de la carte de riverains subsiste également. Nous avons estimé que deux cartes de riverains par ménage était un nombre raisonnable.

Dans le plan, il est prévu qu'une carte est garantie, à moins que l'on ne possède un garage. Une deuxième carte n'est pas accordée si l'on se trouve dans une zone bien desservie en transports en commun. Cela ne nous paraît pas réaliste. En effet, imaginons un couple habitant dans une zone bien desservie en transports en commun et dont les deux membres travaillent. Dans l'hypothèse où l'un des deux a besoin de sa voiture pour travailler, l'autre n'a plus la possibilité de stationner dans sa propre rue ou son propre quartier sans payer tout le temps. Il se retrouve alors contraint de vendre son véhicule.

Nous avons donc fait des propositions constructives et écrit à la ministre en avançant, à chaque point, une proposition concrète de tarif, d'harmonisation et de fonctionnement. C'est pour cela que nous espérions une réponse positive.

Je rassure ma collègue : les bourgmestres n'ont pas d'angoisse particulière à avoir par rapport à d'autres candidats aux élections communales, fédérales ou régionales. Je pense que chaque candidat a de tout temps éprouvé une certaine angoisse devant l'électeur, et c'est un fait positif. Cependant, il n'est pas raisonnable de soumettre un plan de stationnement qui touche de manière concrète la vie des gens dans leur quotidien au moment des élections communales. En effet, cela ne favorisera pas un débat objectif et ne permettra donc pas que chacun, honnêtement et sereinement, intervienne dans l'intérêt général. Il est trop tôt ou trop tard !

Notre proposition vise donc à adapter l'ordonnance sur les éléments techniques que j'ai cités et dont les éléments concrets sont connus par la ministre. Nous avons le temps de le faire en 2012 et nous pouvons entamer, immédiatement après les élections communales et une fois les nouvelles majorités mises en place, la concertation sur ce plan. Il ne s'agira pas d'un retard important et cela reviendra à reculer pour mieux sauter.

in 2012 over het plan debatteren, onmiddellijk na de gemeenteraadsverkiezingen. Dat zou efficiënter zijn.

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

M. Aziz Albishari.- Nous venons d'entendre, de la part d'un collègue, un plaidoyer issu de la Conférence des bourgmestres. Il parlait en effet à la première personne du pluriel. Je prends acte qu'il s'agit d'une position collective des dix-neuf bourgmestres.

M. Vincent De Wolf.- C'est effectivement une position unanime.

M. Aziz Albishari.- C'est la première fois. J'entends aussi que contrairement aux dénégations précédentes, le représentant de la Conférence des bourgmestres dit qu'il serait peu serein de mettre en œuvre tout ou partie de ce plan durant une année électorale. C'est bien ce que ma collègue Mme Maes avait dit : la Conférence des bourgmestres est pour le moins pusillanime quant à ce plan, voté pourtant par une partie d'entre eux.

Revenons au fond du problème. Nous sommes, dans l'espace public, en situation de pénurie de places de stationnement. Il est donc du devoir des pouvoirs publics d'opérer un arbitrage déterminant qui peut stationner où, et à quelle heure. À défaut, nous laisserons les citoyens se débrouiller entre eux, et ce n'est pas un bon signe.

Toutes les études démontrent depuis une quinzaine d'années que cette politique de stationnement est l'un des seuls outils - et les autres ne sont pas à l'ordre du jour - permettant de limiter l'augmentation de l'afflux automobile dans notre ville-Région. Elle fait aussi partie des outils privilégiés par le Plan Iris 2 pour avoir un impact, non seulement sur la congestion automobile, mais surtout sur la qualité de l'air à Bruxelles, et donc sur la santé des plus faibles d'entre nous. Certains n'hésitent pourtant pas à critiquer le gouvernement en cette matière ! De son côté, l'automobiliste se perd dans l'absurdité des différentes réglementations communales.

Je peux comprendre l'application de différentes taxations ou redevances dans les différentes zones, mais mettre des bâtons dans les roues de la mise en œuvre du plan sous couvert de ces arguments est, au titre de ce que je viens d'énoncer - congestion automobile, qualité de l'air et santé publique -, complètement irresponsable.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- De heer De Wolf spreekt in de eerste persoon meervoud, dus ik veronderstel dat hij het gezamenlijke standpunt van de negentien burgemeesters vertolkt.*

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Inderdaad.*

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Dat is nieuw. De vertegenwoordiger van de Conferentie van burgemeesters zegt dat het geen goed idee zou zijn om dit plan geheel of gedeeltelijk uit te voeren tijdens een verkiezingsjaar. De Conferentie is dus bevreesd voor een plan dat een deel van hen nochtans goedgekeurd heeft.*

Er zijn te weinig parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De overheden moeten daarom bepalen wie waar mag parkeren en wanneer. Anders moeten de burgers het zelf uitmaken en dat is geen goed signaal.

Alle studies van de voorbije vijftien jaar tonen aan dat dit parkeerbeleid één van de enige manieren is - en de enige die op de agenda staat - om het autoverkeer in het gewest te beperken. Het zou ook goed zijn voor de luchtkwaliteit en is één van de centrale maatregelen uit het Iris 2-plan. Bovendien geraakt de automobilist niet meer wijs uit de verschillende gemeentelijke reglementen.

Ik heb niets tegen verschillende tarieven voor verschillende zones, maar het is onverantwoord om daarom de uitvoering van het parkeerplan tegen te houden.

Het argument dat de gemeenten de realiteit in de wijken beter kennen, is lachwekkend in een gewest van 162 km² met 1.100.000 inwoners. Er zijn voldoende grotere steden die wel centraal bestuurd worden en aantonen dat dit kan.

De gemeenten zijn in dit geval helemaal niet beter geplaatst. Integendeel, de plaatselijke bestuurders staan meer bloot aan de druk van de kiezers. Het gewest kan beter beslissen over het parkeerbeleid omdat het de zaken vanop een gezonde afstand kan bekijken.

C'est donc une irresponsabilité collective face une responsabilité électorale.

L'argument qui consiste à dire que les communes sont plus à même, parce que plus proches, de déterminer les réalités des quartiers est un argument risible dans une Région de 1.100.000 habitants qui fait 162km². Il y a quand même suffisamment d'exemples de villes beaucoup plus grandes et gérées par un pouvoir central qui nous démontrent le contraire.

Je ne suis donc pas d'accord avec ce postulat, les communes non seulement ne sont pas les mieux placées pour déterminer les besoins d'un quartier, mais aussi parce que le défaut de la proximité communale - par ailleurs nécessaire pour d'autres questions - c'est que c'est le niveau de pouvoir où les dirigeants sont les plus vulnérables à la pression microlocale. Une pétition de 150 signatures dans certaines communes peut peser, voire modifier, une décision communale. J'estime que la Région est plus à même de déterminer les choses par la distance beaucoup plus saine qu'elle entretient avec ses habitants.

Quand j'entends ce que la Conférence des bourgmestres met en avant une dérogation pour tel groupe, un aménagement pour tel autre, je constate que les pressions microlocales ou les pressions liées à un secteur d'activité sont très pesantes et peuvent finir par vider la gestion d'une commune de sa substance en l'éloignant de l'intérêt collectif.

Je suis donc impatient, Mme la ministre, d'entendre ce que vous allez développer face aux interpellations de mes collègues.

De vele uitzonderingen die de Conferentie van burgemeesters voorstelt, tonen precies aan dat de colleges onder druk staan. Uiteindelijk kan dat ertoe leiden dat ze het algemeen belang uit het oog verliezen.

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

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

M. Hervé Doyen.- Ma première réflexion porte sur l'échéance électorale. Les bourgmestres craignent-ils de rencontrer la population pour défendre certains principes en matière de stationnement ? Je ne pense pas que la question se pose en ces termes, mais d'une tout autre manière. Tout le monde sait que les périodes électorales sont des occasions de dialoguer avec la population. Il est donc opportun d'en profiter pour discuter de certains sujets.

Cependant, aujourd'hui, le stationnement à Bruxelles est devenu une problématique très

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- Burgemeesters zouden weleens de confrontatie met de burger kunnen vrezen. Maar verkiezingstijden zijn het moment bij uitstek om in dialoog te treden. Van die gelegenheid moet gebruik worden gemaakt.*

Parkeren in Brussel is vandaag een heikel onderwerp. Het veroveren van een parkeerplek lokt soms zelfs geweld uit.

In 2000 draaiden de verkiezingen rond veiligheid. Vandaag is het thema mobiliteit en het parkeer-

sensible dans les quartiers. Le parlementaire l'ignore peut-être, car il faut aller dans les communes pour s'en rendre compte, mais la quête d'une place de parking est susceptible, aujourd'hui, de provoquer des actes de violence.

Aux élections communales de 2000, l'un des principaux thèmes de la campagne électorale concernait la sécurité. Aujourd'hui, les comités de quartiers, les commerçants et les habitants en général identifient la mobilité et le stationnement comme principaux thèmes. Certains automobilistes sont totalement désemparés lorsqu'ils rentrent chez eux vers 22 heures et ne trouvent pas de place de parking. Ils se garent alors sur les trottoirs ou sur les bermes. Il y a quelques jours, j'ai même aperçu une voiture dans un abribus !

Comme tout sujet sensible, la problématique du stationnement est propice à la surenchère démagogique. Je le dis d'autant plus volontiers qu'il s'agit d'une problématique à géométrie variable puisqu'il existe dix-neuf communes avec dix-neuf majorités et dix-neuf oppositions différentes. Si l'on veut vraiment avancer dans ce débat et éviter de s'étriper, il vaut mieux le lancer en dehors des périodes sensibles. De la même manière, il y a des sujets que l'on évite d'aborder les soirs de matchs.

Le sujet est sensible et nous sommes donc relativement unanimes à considérer que la période électorale n'est pas la meilleure pour l'aborder. Je ne suis pourtant pas suspect en matière de mobilité et je passe au contraire pour quelqu'un de progressiste. Mon nom est d'ailleurs traîné dans la boue, à Jette, par mon opposition, au motif que je défends le tram 9 et que je soutiens un projet régional auquel je crois. Pour ne pas la citer, je vise l'opposition socialiste, mais, peu importe, j'ai toujours estimé que les socialistes jettois n'étaient pas de vrais socialistes ! J'en parle à l'aise, car je ne suis pas suspect en la matière. De ce point de vue au moins, la Conférence des bourgmestres est relativement unanime, toutes tendances confondues.

Il ne s'agit nullement d'esquiver une question qui se posera de toute façon et qui se pose déjà. Toutefois, la période électorale ne convient pas pour aborder un sujet aussi sensible, aussi émotionnel dans les quartiers. Il ne faut pas prendre le risque d'une surenchère démagogique débridée.

beleid. Sommige mensen zijn de wanhoop nabij als ze s'avonds geen parkeerplaats vinden en laten hun wagen achter op stoepen, bermen en zelfs in een bushokje.

De parkeerproblematiek is een dankbaar onderwerp voor demagogie. In elke van de negentien gemeenten verschilt immers de oppositie. Dat probleem kan beter op een ander tijdstip worden aangepakt.

Ik dacht voor progressist te worden aanzien, maar in Jette haalt de socialistische oppositie me door het slijk omdat ik tram 9 verdedig, een onderdeel van het gewestplan! Ik heb de socialisten in Jette echter nooit echte socialisten gevonden. De Conferentie van de burgemeesters is tenminste unaniem op één punt, namelijk om in verkiezingstijden dat gevoelige thema niet aan te kaarten.

Doen geloven dat burgemeesters tegen het gewest zijn gekant, is een leugen. Zoals de heer De Wolf zei is de kaderordonnantie wel voor verbetering vatbaar. Voor de uitvoering staan immers de gemeenten in.

Faire croire que les bourgmestres s'opposent à la Région me semble être une imposture. Nous nous trouvons dans un autre cas de figure : comme l'a dit M. De Wolf, nous constatons que l'ordonnance-cadre présente des défauts et qu'elle doit être améliorée. Je rappelle que la mise en œuvre de l'ordonnance se fera dans les communes, car cette matière reste de compétence communale.

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- M. De Wolf ment à nouveau, et même à plusieurs reprises dans ce dossier.*

(Colloques)

Puis-je m'expliquer ?

M. De Wolf affirme que le plan de stationnement ne tolère aucune flexibilité. Or, la commune conserve bel et bien la possibilité d'opter pour une zone rouge, verte ou bleue pour un site, voire de ne pas y installer de zone.

Il affirme en outre que nous ne pouvons mettre en œuvre le plan avant les élections communales, car cela entraînerait des difficultés sur le plan électoral. À nouveau, il se trompe. Une fois le plan régional adopté, un plan communal devra encore être établi avant d'entamer la mise en œuvre effective. Autrement dit, les effets du plan ne seront perceptibles au plus tôt qu'en 2013, soit après le scrutin communal.

Où en est la politique en matière de stationnement ? Vous ne parvenez pas à exécuter l'accord de gouvernement. Depuis deux ans et demi, nous attendons une action de votre part, en vain. Certes, vous communiquez beaucoup en matière de mobilité, mais vous ne faites pas grand-chose.

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

De heer Jef Van Damme.- De heer Vincent De Wolf liegt opnieuw, zelfs meermaals in dit dossier.

(Samenspraak)

Mag ik misschien uitleggen waarom ik dat zeg?

Ik geef twee voorbeelden. De heer De Wolf beweert dat er binnen het parkeerplan geen variaties mogelijk zijn. Dat klopt niet. De gemeente behoudt wel degelijk de mogelijkheid om per locatie te kiezen voor een rode, groene of blauwe zone of om zelfs geen enkele zone te installeren. Dat er bijvoorbeeld in het Ter Kamerenbos geen betaald parkeren zou komen, is volgens de huidige ordonnantie dus perfect mogelijk.

Vervolgens zegt de heer De Wolf dat we het plan niet voor de gemeenteraadsverkiezingen kunnen implementeren omdat dat electoraal tot problemen zou leiden. Dat is evenmin correct. Na de goedkeuring van het gewestelijk plan moet er immers nog een gemeentelijk plan komen en pas daarna kan de implementatie van start gaan. Als men de procedure van de parkeerordonnantie van nabij bekijkt, betekent dit dat de eerste realisaties van het gewestelijk parkeerplan op het terrein - zelfs als dat vandaag wordt goedgekeurd - ten vroegste in 2013 zichtbaar zullen zijn, dus ná de gemeenteraadsverkiezingen.

Dat zijn twee voorbeelden die aantonen dat de heer De Wolf het niet bij het rechte eind heeft.

Wat is de stand van zaken van het parkeerbeleid? Ik merk dat de regering er niet in slaagt om het regeerakkoord uit te voeren. We trappelen al tweeëenhalf jaar ter plaatse. De regering heeft bij mijn weten nog altijd geen plan goedgekeurd, tenzij minister Grouwels ons vandaag heuglijk nieuws

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

M. Didier Gosuin.- J'ai envie d'être d'accord avec M. Albishari. Le problème n'a pas été créé par la Conférence des bourgmestres. Les remarques relayées par ses représentants, MM. De Wolf et Doyen, ne sont pas neuves, mais nous avons l'impression qu'elles ne sont pas entendues, que vous refusez le dialogue. Or, un compromis doit être négocié.

Le problème réside au sein de cette majorité. Elle vous a imposé une ordonnance-cadre élaborée dans une phase d'euphorie, alors qu'en interne, elle ne partageait pas ses objectifs. Mais vous vous êtes mis d'accord sur un texte minimum, quitte à dégager ensuite une solution.

Votre majorité est incapable de prendre attitude. La Conférence des bourgmestres a formulé une série de remarques, dont certaines sont fondées. Cependant, le gouvernement est incapable de trancher, parce que des divergences sont apparues en son sein. La majorité s'est donc mise d'accord sur une ordonnance-cadre sans trop y croire, et les arbitrages ont été renvoyés aux calendes grecques. Ce faisant, vous avez appliqué la forme la plus ridicule de l'action politique, telle qu'elle est pratiquée avec aisance dans ce pays et en Région bruxelloise. Il y a trois ans que l'ordonnance a été votée et vous n'avez pas progressé d'un iota. Rien n'a été fait. Devant la Conférence des bourgmestres, Mme la ministre, vous aviez annoncé que vous déposeriez le texte en juin 2011.

Cela laissait présager qu'il y aurait une enquête à la fin de l'année 2011. Aujourd'hui, tout est reporté à dans six mois. Et d'aucuns avancent les échéances électorales. En ce qui me concerne, avec ma casquette de bourgmestre, je ne crains pas l'échéance électorale. C'est la responsabilité de la majorité de proposer quelque chose à un moment donné : elle doit l'assumer et la défendre devant la population. C'est cela la démocratie !

Mais je ne suis pas sûr que la majorité ait véritablement envie de se présenter devant les citoyens à une période aussi délicate. En tant que bourgmestre, j'irais le faire demain, sans aucun brengt waar ik reikhalzend naar uitkijk. Inzake mobiliteit communiceert deze regering wel veel, maar heeft ze weinig realisaties voor te leggen.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).- Ik ben het eens met de heer Albishari. Het probleem ligt niet bij de Conferentie van burgemeesters. De opmerkingen van de heren De Wolf en Doyen zijn niet nieuw, maar we hebben de indruk dat u ze gewoon negeert. We moeten een compromis bereiken.*

Het probleem ligt bij de meerderheid, die een raamordonnantie heeft aangenomen. In die tekst staat niet meer dan het absolute minimum. Er moeten nog heel wat knopen worden doorgehakt, maar die beslissingen heeft de meerderheid voor zich uitgeschoven.

De Conferentie van burgemeesters heeft een aantal opmerkingen geformuleerd, waarvan een aantal zeer terecht zijn. Omdat de meerderheid het niet eens kan worden over dit dossier, heeft ze zonder veel enthousiasme een raamordonnantie goedgekeurd en moeilijke beslissingen uitgesteld. Dat is geen toonbeeld van goed bestuurd. De ordonnantie dateert al van drie jaar geleden, en u hebt nog geen meter vooruitgang geboekt.

Eind 2011 zou er een enquête worden gehouden. Vandaag wordt alles zes maanden uitgesteld. Als burgemeester heb ik geen schrik van de verkiezingen. Het is immers aan de meerderheid om voorstellen te doen en deze te verdedigen. Dat is democratie!

Maar daar heeft de meerderheid geen zin in. Zelf zou ik het voorstel morgen al voor het volk verdedigen, dat is nu eenmaal politiek. De meerderheid is daar niet toe in staat.

Ze zal het debat uitstellen tot na de verkiezingen, maar dan kunnen de gemeentelijke mobiliteitsplannen nooit worden goedgekeurd voor het tweede semester van 2013.

Dan wordt het parkeerplan misschien niet meer tijdens deze legislatuur uitgevoerd. Ik ben het beu dat de verantwoordelijkheid telkens op de rug van de burgemeesters wordt afgeschoven. Drie jaar geleden hebben de burgemeesters een

problème ! Défendez, proposez, osez ! C'est cela la politique ! Je crois que la majorité à l'heure actuelle est incapable de prendre position. Cela a pour conséquence que, ce que vous n'avez pas pu faire en juin, vous ne pouvez pas le faire en décembre.

Vous agirez ainsi peut-être au-delà de ce délai et finirez naturellement par constater qu'il n'est pas possible de le faire pendant une période difficile. Vous reporterez ainsi votre prise de position à après les élections et, de fait, les plans communaux de mobilité ne pourront ainsi jamais être votés ou décidés avant le deuxième semestre de 2013.

Nous prenons donc le risque de voir un plan de stationnement qui ne sera même pas mis en œuvre au cours de cette législature ! Telle est la réalité et j'en ai assez de cette hypocrisie qui consiste à rejeter la responsabilité sur les bourgmestres ! Il y a trois ans, les bourgmestres ont rédigé un mémorandum et ont formulé les remarques qu'ils avaient à faire à l'égard de "l'éléphant blanc" de M. Smet. On peut ou non en tenir compte, mais en politique, vient toujours un moment où l'on doit assumer !

À l'heure d'aujourd'hui, je l'entends bien, cette majorité est incapable de porter un projet, car il existe trop de divergences en son sein. Dès lors, il est grand temps de présenter ce plan le plus vite possible, d'avancer et d'assumer devant le citoyen, quitte à payer les pots cassés, mais que l'on n'essaye pas de reporter la responsabilité sur les autres ! Je suis attentif et attends donc de voir quand l'on aura un calendrier. Celui que l'on nous a présenté n'a pas été respecté. Quand aura-t-on enfin un calendrier crédible en cette matière ?

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

M. Philippe Close.- L'agence de stationnement est un symbole fort qui, quoi qu'on en dise, a bénéficié d'un large soutien. Certaines communes, dont Jette, Etterbeek et Bruxelles-Ville, ont mis en place des plans de mobilité et de stationnement plutôt radicaux, appliquant des tarifs élevés : 25 euros la demi-journée pour Bruxelles-Ville. Je ne peux donc laisser dire que les communes ont peur de la réaction de leurs citoyens et n'osent pas prendre un tel risque électoral.

Avant la création de l'agence de stationnement,

memorandum opgesteld ter attentie van de 'witte olifant' van Pascal Smet. In de politiek is er altijd een moment van waarheid.

Vandaag wordt geen enkel voorstel nog door de meerderheid gedragen omdat de meerderheid verdeeld is. Dit plan moet dringend op tafel komen. De burger zal er zijn zeg over doen en misschien levert dat gebroken potten op, maar de hete aardappel mag niet naar anderen worden doorgeschoven.

De timing is niet gevolgd. Wanneer krijgen we een geloofwaardige kalender te zien?

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close *(in het Frans).- Het parkeeragentschap is een sterk symbool, dat veel steun krijgt. Sommige gemeenten, zoals Jette, Etterbeek of Brussel, hebben strenge mobiliteits- en parkeerplannen en passen hoge tarieven toe. Dat wijst erop dat ze niet bang zijn voor hun bevolking.*

Zij hebben dus hun verantwoordelijkheid genomen en het beheer van de parkeerplaatsen van de politie overgedragen aan een openbare dienst of een privéonderneming. Dat heeft de inkomsten voor de gemeenten doen stijgen, maar ook de bewoners zijn

elles ont pris leurs responsabilités en instaurant une gestion plutôt radicale du stationnement. Elles ont transféré la compétence de la police vers un service public - certaines ont choisi le privé - qui a quadruplé la recette des caisses communales. Mieux encore, plus nous installons d'horodateurs, plus nos électeurs sont satisfaits, puisqu'ils peuvent se garer.

La Région et les communes doivent cesser de se renvoyer dos à dos. Il existe un mémorandum. Cette agence peut être mise rapidement en place dans le cadre d'un mécanisme de concertation évolutif et chapeauté par la Région. L'avancée n'est pas mince !

Certes, certains voudraient aller plus loin, d'autres moins. Rappelons aussi que les pouvoirs locaux perdent le bénéfice de la recette. Néanmoins, s'engager sur cette voie est une évidence pour tous. Simplement, je ne suis pas partisan d'une société hyper jacobine. Je ne suis pas convaincu que certaines grandes villes, qui ont tout concentré, sont mieux gérées. Par contre, il faut savoir qui décide quoi.

Prenons le débat sur les dérogations accordées à l'occasion de la journée sans voiture. Les communes ont été accusées de clientélisme, mais ne trouve-t-on pas que cette journée est un grand succès ? A-t-on l'impression que de plus en plus de voitures circulent pendant cette journée ? Non !

Les communes restent le premier relais du citoyen. Vous ne pourrez jamais demander à un pouvoir local de se déclarer impuissant devant une demande du citoyen. Les responsables locaux veulent pouvoir s'appuyer sur des règles objectives et claires, mais ne nous obstinons pas sur des processus de dérogation ou des zones. Des plans communaux de mobilité sont financés par la Région, et donc mis sous tutelle. À la commune de Bruxelles-Ville, le cabinet de M. De Lille assiste à toutes les réunions relatives au plan de mobilité de la ville. On ne peut donc reprocher aux communes d'avancer seules dans leur coin.

Nous sommes proches d'un accord, mais le dossier est très symbolique. Tous les partis sont représentés au niveau des communes. Celles-ci doivent être impliquées dans le processus. Mettons en œuvre l'agence régionale de stationnement et fixons des normes dans un cadre général. Bien que le débat

tevreden, want zij vinden gemakkelijker een plaats.

Het gewest en de gemeenten moeten ophouden elkaar met de vinger te wijzen. Er bestaat een memorandum en het parkeeragentschap kan snel opgericht worden.

Niet iedereen wil even ver gaan. De plaatselijke besturen zullen ook inkomsten verliezen. Toch moet er iets gebeuren. We moeten echter duidelijk afspreken wie wat doet. Een volledige centralisering is niet noodzakelijk de beste oplossing.

De gemeenten worden beschuldigd van cliëntelisme bij het toekennen van vrijstellingen op de autoloze zondag. Maar die dag is toch een groot succes? Er rijden toch niet meer en meer wagens op die dag?

De plaatselijke verantwoordelijken willen objectieve en duidelijke regels, maar ze willen ook het eerste aanspreekpunt van de burgers blijven. De gemeentelijke mobiliteitsplannen worden gefinancierd door het gewest en vallen dus onder gewestelijk toezicht. In Brussel-Stad heeft het kabinet van de heer De Lille alle vergaderingen over het mobiliteitsplan bijgewoond. U kunt dus niet zeggen dat de gemeenten alles alleen willen doen.

Een akkoord ligt binnen handbereik, maar het dossier is symbolisch. In de gemeenten zetelen alle partijen. Het gewestelijk parkeeragentschap uitvoeren en de normen in een algemeen kader plaatsen zou voor iedereen een goede zaak zijn. Het debat over de lasten is niet simpel, maar we komen er wel uit. Er komt best een parkeermeterszone voor het hele gewest.

De blauwe en rode zones worden best in samenspraak met de gemeenten afgebakend. Pas dan kan het project worden geëvalueerd. De gemeente is het meest geschikt om de bewonersparkeerkaart af te leveren omdat zij over burgerlijkestandgegevens beschikt. Het agentschap is een goede zaak omdat het een belangrijke symboolwaarde heeft.

De dynamiek wordt blijkbaar gedwarsboomd, maar de uitvoering van het project werkt juist dynamiserend. De burgemeesters hadden bezwaren omdat over sommige punten niets was afgesproken.

sur la taxe et la redevance ne soit pas simple, nous devons néanmoins progresser et surmonter les réticences. Instaurons une zone à horodateurs et clarifions la situation du stationnement sur toute la Région, afin d'éviter notamment le péage urbain.

Déterminons les zones bleues et rouges en concertation avec les communes. Nous procéderons à l'évaluation du projet ensuite. Pour ce qui est de la gestion de la carte de stationnement pour les riverains, il me semble plus logique que cette responsabilité incombe aux communes, puisqu'elles disposent déjà des fichiers de l'état civil de ses administrés. Nous devons mettre en œuvre l'agence régionale de stationnement parce qu'il s'agit aussi d'un acte symbolique.

Or, j'ai l'impression que nous venons ici de briser une dynamique extrêmement positive. La mise en place du projet aura un effet d'entraînement. Les réticences perceptibles au niveau de la Conférence des bourgmestres s'expliquent par le fait que certains points n'avaient pas été convenus.

Nous sommes donc proches d'un accord, pour autant que chacun y mette du sien. Et la situation se clarifie, bien qu'il subsiste encore une certaine méfiance entre les communes et la Région. Pour 2012, la mise en œuvre du plan de stationnement doit être une priorité.

Associons tout le monde ! Nous savons, dans cette Région que, quand on veut développer un projet, il faut associer le plus grand nombre et partir du plus petit dénominateur commun. C'est parfois frustrant, c'est vrai, mais au moins, ça avance !

Si l'on essaye tout de suite de conclure le grand accord, on va perdre un temps fou. Je pense que 2012 peut être une année riche pour un débat électoral de fond au niveau communal. Nous devons avoir un projet clair, dire simplement aux citoyens ce que nous voulons faire en tant qu'élus. Certains seront pour et d'autres contre, mais au moins, nous serons clairement mandatés pour l'action que nous avons proposée.

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

M. Vincent De Wolf.- La seule différence entre MM. Close et Doyen et moi-même, c'est que je siège dans l'opposition. Lorsque je dis qu'il n'y a pas d'opposition entre la Conférence des

Een akkoord ligt in het verschiet, alleen wat wantrouwen tussen de gemeenten en het gewest moet nog van de baan. De uitvoering van het parkeerplan moet in 2012 een prioriteit zijn.

Iedereen is welkom! Om een project tot een goed einde te brengen, worden best zoveel mogelijk partners aangetrokken en gaat men best uit van de kleinste gemene deler. Soms is dat frustrerend, maar zo gaan de zaken wel vooruit.

Onmiddellijk een groot akkoord sluiten vergt bergen tijd. In 2012 laait het debat misschien hoog op in de gemeenten. We moeten de burger een duidelijk voorstel voorleggen. Dat levert voor- en tegenstanders op, maar dan krijgen we tenminste een duidelijk mandaad om actie te ondernemen.

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- De Conferentie van burgemeesters heeft geprobeerd om constructief mee te gaan in de logica van de ordonnantie en voor elk punt een oplossing voor te*

bourgmestres et la Région, cela n'a rien à voir. Comme le dit M. Close avec raison, nous avons fait l'effort constructif d'entrer dans la logique de l'ordonnance et de proposer à chaque point une solution. Nous sommes effectivement près d'un accord. Il suffit qu'on se réunisse en petit comité avec vous et le ministre-président et que, point par point, on arbitre ces situations, qui ne sont pas difficiles à arbitrer.

Je n'ai jamais dit que les communes ne pouvaient pas définir les zones elles-mêmes. J'ai dit que dans l'ordonnance, on ne permettait plus à une commune d'étendre la zone verte à toute la commune. En effet, la taille maximale de la zone verte est définie dans le texte. Avec l'ensemble de mes collègues de la Conférence des bourgmestres, je maintiens que cette règle est idiote, parce qu'un découpage en 118 quartiers théoriques décidés par un ordinateur n'a aucun sens.

Ce que la Conférence des bourgmestres a proposé concernant la redevance et la taxe, ce n'est pas de convertir la taxe en redevance, c'est de laisser les communes décider du système qui leur convient le mieux. Bruxelles-Ville est la seule commune qui fait le relevé elle-même des horodateurs et qui a choisi la redevance. Toutes les autres ont choisi la taxe, sauf lorsqu'elle se perçoit via une firme privée, parce que cela impose la redevance. Laissez les communes choisir entre la taxe et la redevance ! Pour la Région, qu'est-ce que cela change ?

Il me semble que les plus grandes difficultés que les communes avancent pour refuser d'entrer dans l'agence sont l'obligation, soit de lui laisser le soin de faire le plan local de stationnement, soit de lui confier le fait de relever elle-même les horodateurs de la commune. J'aurais voulu entrer dans l'agence parce que je pense que l'expérience de nos fonctionnaires peut lui apporter beaucoup. Nous avons donné des cours dans d'autres communes avant l'installation du système, gratuitement.

Nous nous sommes battus pour que l'ordonnance permette aux communes de relever elles-mêmes les horodateurs. De même, en concertation avec les habitants, nous voulons réaliser le meilleur plan de mobilité et de stationnement, sous l'autorité de l'agence. Si nous devons renoncer à l'un ou à l'autre, nous ne le ferons pas et nous ne rentrerons pas dans l'agence.

stellen. We staan dicht bij een akkoord. We moeten alleen eens met u en de minister-president samenkomen om de knopen door te hakken.

De gemeenten kunnen nog steeds de zones zelf bepalen, maar ze kunnen de groene zone niet meer uitbreiden tot heel de gemeente. Daarvoor geldt immers een maximale omvang. Dat is een idiote regel. Een indeling in 118 theoretische wijken door een computer heeft geen enkele zin.

De Conferentie van burgemeesters vraagt niet om de taks te veranderen in een retributie, maar om de gemeenten zelf te laten kiezen. De stad Brussel controleert als enige zelf de parkeermeters en kiest voor een retributie. Alle andere kiezen voor een taks, tenzij ze via een privéfirma werken. Voor het gewest maakt dat geen verschil.

De grootste hinderpaal voor de gemeenten om in het agentschap te stappen, is de verplichting om het agentschap het plaatselijke parkeerplan te laten opstellen of het zelf de parkeermeters te laten controleren. Ik wil wel in het agentschap stappen, omdat ik denk dat de ervaring van mijn ambtenaren heel wat kan bijbrengen.

De gemeenten willen echter zelf de parkeermeters controleren en willen ook zelf de mobiliteits- en parkeerplannen opstellen, onder toezicht van het agentschap. Als dat niet kan, stappen we niet in het agentschap.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- La politique de stationnement est une priorité en Région bruxelloise, où moins de 50% des automobilistes disposent d'un garage. Dans certains quartiers, le manque de places de stationnement engendre de véritables tensions.*

La situation est particulièrement problématique dans le centre, ainsi qu'en première et seconde couronne. Elle l'est moins dans les quartiers plus périphériques.

(poursuivant en français)

Les travaux des réunions intercabinets sont toujours en cours. Dès que le gouvernement aura approuvé un accord sur le texte en première lecture, je le mettrai à l'ordre du jour.

Les communes ont participé à l'élaboration du projet de plan actuellement introduit auprès du gouvernement. Elles étaient représentées dans les comités d'accompagnement, qui accueillaient des représentants de la Conférence des bourgmestres. Il y a aussi eu des réunions d'information après chaque phase du plan. Les communes ont ainsi déjà largement pu apporter leur contribution.

Cependant, le texte que j'ai introduit auprès du gouvernement n'était pas celui issu des comités d'accompagnement. Quand je me suis présentée le 16 novembre devant la Conférence des bourgmestres, c'était donc avec un autre texte que celui sur lequel ils avaient réagi.

(poursuivant en néerlandais)

Les bourgmestres m'ont fait de nombreuses remarques, concernant notamment des points déjà résolus. Les autres points font encore l'objet de discussions à la Conférence des bourgmestres, mais l'ambiance est constructive.

Il est donc faux d'affirmer que je n'ai pas répondu aux questions de la Conférence des bourgmestres. Lors d'une réunion instructive avec les bourgmestres, des propositions intéressantes ont été formulées. Elles sont examinées actuellement par le groupe de travail intercabinets.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Dit is uiteindelijk een heel breed debat geworden. Ik dacht dat het vooral zou gaan over het parkeerbeleidsplan en niet over het parkeeragentschap.

Ik ben het ermee eens dat er dringend nood is aan een parkeerbeleid in het Brussels Gewest. Ik herinner eraan dat minder dan 50% van de voertuigen van de Brusselaars beschikt over een garage. Dat wil zeggen dat al de rest op straat staat en dat is dus heel veel. Op kaarten kan men 's nachts concentraties van op straat geparkeerde auto's zien. Er zijn zones waarbij er nagenoeg geen enkele auto meer bij kan. Omdat mensen hun wagen niet kunnen parkeren, ontstaan er in bepaalde wijken spanningen.

Dat noopt ons om orde op zaken te stellen en een gewestelijk parkeerbeleid uit te werken. In wijken aan de buitenkant van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de situatie minder erg, maar zeker in het centrum en in de eerste en de tweede kroon is er sprake van een echt parkeerprobleem.

(verder in het Frans)

De interkabinettenvergaderingen lopen nog steeds. Zodra de regering een tekst heeft goedgekeurd in eerste lezing, zet ik die op de agenda.

De gemeenten hebben meegewerkt aan het huidige ontwerpplan. Zij waren vertegenwoordigd in de begeleidingscomités en bij elke fase van het plan hoorden informatievergaderingen.

De tekst die ik ingediend heb bij de regering, is echter niet die van de begeleidingscomités. Die nieuwe tekst is ook degene die ik op 16 november voorgesteld heb aan de Conferentie van burgemeesters.

(verder in het Nederlands)

Ik heb heel wat opmerkingen van de burgemeesters gekregen. Ze hebben me een lange brief gestuurd. Voor een aantal opmerkingen was er al een oplossing en andere punten worden nog besproken in de Conferentie van Burgemeesters. Ik heb dat toegelicht tijdens een vergadering. Ik blijf erbij dat die, wat mij betreft, in een constructieve sfeer is

(poursuivant en français)

Je vais vous donner quelques exemples illustrant le texte actuellement en concertation intercabinets. On y a repris nombre de remarques qui avaient déjà été formulées auparavant. Entre autres, on a voulu créer des zones valables pour toute la Région, sans pour autant multiplier celles-ci.

La zone rouge concerne les zones commerciales, où les voitures peuvent stationner deux heures maximum. Le premier quart d'heure y est gratuit. Pour stimuler la rotation, le tarif y est relativement élevé.

La zone orange concerne des zones commerciales de moindre "intensité".

(poursuivant en néerlandais)

Toutes les zones commerçantes n'ont pas le même statut. Le tarif de stationnement pourrait être plus élevé à l'avenue Louise qu'à la chaussée de Gand ou à la rue Marie-Christine. C'est précisément l'objectif de la distinction entre les zones vertes et orange, qui poursuivent pour le reste le même objectif, à savoir la réduction du stationnement de longue durée dans les rues commerçantes.

Les cartes de dérogation pour les entreprises seront supprimées de manière progressive. Nous avons déjà trouvé une solution pour le stationnement des prestataires de soins et des aidants informels. Nous avons également élaboré un règlement pour les véhicules utilitaires, qui pourront bénéficier d'une carte annuelle, valable sur l'ensemble du territoire de la Région.

Les problèmes mis en avant lors de la Conférence des bourgmestres sont donc en partie résolus. Les travaux ont pris un peu de retard, mais un accord est en vue. Nous mettons tout en œuvre pour faire adopter le plan en première lecture le plus rapidement possible.

(poursuivant en français)

S'agissant du choix entre une taxe ou une redevance, l'ordonnance évoque clairement une redevance. Cette question a fait l'objet de longues discussions à l'époque au sein du gouvernement, qui refusait la notion de taxe. Modifier l'ordonnance à ce stade nous mènerait trop loin et

verlopen.

Het is dus kort door de bocht om te beweren dat ik geen enkele vraag van de Conferentie van Burgemeesters zou hebben beantwoord. Dat heb ik wel degelijk gedaan en ik ontving ook een aantal positieve reacties. Het was alleszins een leerrijke vergadering waarop een aantal interessante voorstellen werden geformuleerd die nu door de interkabinettenwerkgroep worden besproken.

(verder in het Frans)

De nieuwe tekst bevat bijvoorbeeld de mogelijkheid om zones af te bakenen die in heel het gewest gelden, al moeten we daar niet mee overdrijven.

De rode zone omvat de handelswijken, waar wagens maximum twee uur mogen parkeren. Het eerste kwartier is er gratis, maar daarna is de prijs vrij hoog, om het verloop te stimuleren.

De oranje zones zijn handelswijken met een lagere intensiteit.

(verder in het Nederlands)

Niet elke commerciële zone heeft echter dezelfde status. De Louizalaan is bijvoorbeeld niet de Gentsesteenweg of de Maria-Christinastraat. In de Louizalaan zou men dus gerust een hoger parkeertarief kunnen opleggen. Dat is net de bedoeling van het onderscheid tussen die groene en oranje zones, die voor de rest wel hetzelfde doel nastreven, namelijk het beperken van langdurig parkeren in winkelstraten.

Ik ga niet uitweiden over al die zones, de bedoeling ervan staat in de ordonnantie. De oranje zone is daarin evenwel niet opgenomen, maar daarmee willen we een antwoord bieden op bepaalde opmerkingen.

De vrijstellingskaarten voor de bedrijven willen we zeker niet in één klap afschaffen. In de tekst die door de regering wordt besproken, zit een voorstel tot progressieve vermindering van het aantal vrijstellingskaarten. We hebben wel al een oplossing gevonden voor het parkeren door zorgverstrekkers en mantelzorgers. Ook hebben we een regeling uitgewerkt voor bedrijfsvoertuigen van wie aan huis kleine herstellingen komt uitvoeren:

ouvrirait à nouveau de grands débats. Comme l'a dit M. Close, il importe de pouvoir mettre le plan en œuvre afin d'évaluer son efficacité dès que possible.

Au niveau des délais, nous mettons tout en œuvre pour que le projet de plan soit approuvé en première lecture par le gouvernement le plus rapidement possible. Ensuite, une enquête publique de 60 jours est prévue. Les communes disposeront ensuite d'un délai de 60 jours pour faire part de leur avis. Le texte devra alors repasser en deuxième lecture auprès du gouvernement, qui disposera d'un délai de huit mois pour arrêter définitivement le plan. Ces échéances sont donc particulièrement longues.

Après cette étape, les communes auront un délai de douze mois pour adopter leur plan d'action communal de stationnement, qui sera ensuite soumis au gouvernement pour y être arrêté définitivement.

Le plan régional de politique de stationnement est une boîte à outils pour les communes afin d'élaborer librement leur propre plan. Elle pourront ainsi décider dans quelles rues installer une zone rouge, orange, verte ou bleue ou une zone de stationnement gratuit. Ces plans communaux reviendront ensuite auprès du gouvernement régional, qui vérifiera s'il n'existe pas de contradictions entre les communes, particulièrement au niveau des frontières intercommunales. Les sensibilités au niveau local pourront donc être introduites dans les plans communaux de stationnement.

Sera-t-il possible de finaliser le plan régional de stationnement avant les élections communales ?

Je l'espère toujours. Il est vrai qu'il y aura un débat public à mener. Je vous avoue que je n'ai pas envie de l'organiser un ou deux mois avant les élections communales, car cela n'aurait pas de sens.

En revanche, ce serait une bonne chose de le mener au printemps, car, a posteriori, vu que le gouvernement devra en faire une deuxième lecture, ce sera de toute façon après les élections communales que les plans communaux de stationnement s'établiront. Le calendrier dépendra vraiment du moment où un consensus pourra être trouvé au sein du gouvernement. À cet égard, nous

zij kunnen op jaarbasis een kaart aanvragen die geldig is in het hele gewest.

Er werd dus wel degelijk reeds een aantal oplossingen gevonden voor problemen die werden geopperd op de Conferentie van Burgemeesters en in deze commissie. We werken ondertussen gestaag verder. Dat gaat misschien niet zo snel als verhoopt. De werkzaamheden hebben inderdaad wat vertraging opgelopen, maar ik kan u verzekeren dat we heel dicht bij een akkoord staan. De eerste lezing van ons plan komt er wellicht niet meer voor het einde van dit jaar, maar ik hoop er zo snel mogelijk mee klaar te zijn zodat het door de regering kan worden goedgekeurd.

Ik wil nog één element benadrukken dat ook in de brief van de burgemeesters stond.

(verder in het Frans)

Wat de keuze tussen een taks en een retributie betreft, de ordonnantie spreekt duidelijk over een retributie. De regering heeft daar lang over gediscussieerd en de taks afgewezen. Het zou ons nu te ver leiden om de ordonnantie nog te wijzigen. We moeten het plan nu uitvoeren en het dan zo spoedig mogelijk evalueren.

De regering zal het ontwerp zo snel mogelijk goedkeuren in eerste lezing. Dan volgt er een openbaar onderzoek van 60 dagen. De gemeenten zullen daarna nog 60 dagen krijgen om een advies uit te brengen. Dan volgt de tweede lezing door de regering, die over acht maanden beschikt. Dit zijn erg lange termijnen.

Daarna hebben de gemeenten nog eens twaalf maanden om een gemeentelijk parkeerplan goed te keuren, dat de regering dan moet bekrachtigen.

De gemeenten kunnen hun eigen plan vrij opstellen op basis van het gewestelijke parkeerplan. Zij kunnen dus zelf beslissen in welke straten welke parkeerzone van toepassing zal zijn. Daarna zal de gewestregering nagaan of er geen tegenstrijdigheden zijn tussen de gemeenten, vooral aan de grenzen.

Zullen we het gewestelijke parkeerplan klaar krijgen tegen de gemeenteraadsverkiezingen?

Dat hoop ik. Eerlijk gezegd heeft een publiek debat

nous trouvons vraiment proches d'un accord.

(poursuivant en néerlandais)

Actuellement, aucune commune n'a demandé à participer au capital de l'agence régionale de stationnement, dont les statuts ont été approuvés et qui a été officiellement créée en janvier 2011. Les choses devraient se concrétiser en 2012, notamment pour l'engagement du personnel.

La tâche de l'agence est particulièrement vaste. Elle doit venir en aide aux communes qui le souhaitent dans l'établissement de leur plan de stationnement, mais aussi identifier les déficits au niveau des garages, proposer des alternatives au stationnement en rue, gérer les itinéraires de stationnement, guider les automobilistes vers les parkings. De plus, elle doit veiller à ce que les quelque dix parkings de transit situés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale soient opérationnels dans un délai relativement court, c'est-à-dire lorsque les stations de métro seront équipées de portillons.

L'approbation d'une harmonisation des réglementations et des tarifs va dans le sens de l'accord institutionnel cautionné par M. De Wolf.

twee maanden voor de verkiezingen niet veel zin.

De lente lijkt me een goed moment. De regering zal nog een tweede lezing moeten uitvoeren en de plannen worden sowieso na de gemeenteraadsverkiezingen opgesteld. De timing hangt echt van de consensus binnen de regering af. Op dat vlak zitten we dicht bij een akkoord.

(verder in het Nederlands)

Op dit ogenblik heeft geen enkele gemeente gevraagd om deel te nemen aan het kapitaal van het gewestelijk parkeeragentschap. De statuten van dat parkeeragentschap werden goedgekeurd. Het werd officieel opgericht in januari 2011. Er is daarrond in de loop van het jaar nog heel wat werk verricht, maar alles is nu klaar om te starten. De eerste voorstellen om personeel aan te werven liggen op de tafel van de regering. Een en ander moet begin 2012 concreet worden.

Het is de bedoeling dat het parkeeragentschap gemeenten bijstaat bij het opmaken van hun parkeerbeleidsplan als ze dat wensen. Het parkeeragentschap heeft een bijzonder omvangrijke taak op heel wat andere vlakken, bijvoorbeeld het vaststellen van hiaten op het vlak van parkeergarages en het bieden van alternatieven voor het parkeren op straat. Daarvan moeten we echt werk maken. Het parkeeragentschap moet zich ook bezighouden met de parkeerroutes en het toeleiden van auto's naar de parkeergarages. Daarnaast moet het agentschap het tiental transitparkings op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in werking doen treden. Dat moet binnen afzienbare tijd geconcretiseerd worden, namelijk wanneer de metrostations met poortjes gesloten zijn.

Dat zijn de taken van het parkeeragentschap. Dat is toch van een andere orde dan de discussie over het parkeerbeleidsplan.

De goedkeuring van een harmonisering van de reglementeringen en tarieven gaat in de richting van het institutioneel akkoord. Het Brussel-hoofdstuk van het federale regeerakkoord gaat inderdaad over het gewestelijk parkeerbeleid. De heer De Wolf heeft daarover mee onderhandeld en heeft zich nogmaals uitdrukkelijk geschaard achter het regionale parkeerbeleid.

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Je suis très contente d'avoir déposé cette interpellation. J'ai presque l'impression d'avoir créé ici un dialogue entre les bourgmestres et la ministre. Je m'interroge sur ce qui a été fait entre la Région et les bourgmestres pour que ce dossier avance, tant on avait l'impression qu'aujourd'hui enfin un dialogue pouvait s'installer dans cette commission.

Oui ou non, avez-vous un accord dans votre majorité ? Ce ne serait pas le premier dossier pour lequel il n'y aurait pas d'accord. S'il y a un accord, vous devez m'expliquer pourquoi la ministre n'avance pas.

Mme Danielle Caron.- Elle avance.

Mme Béatrice Fraiteur.- Elle avance à pas d'escargot !

Il a été question ici de l'opportunité d'y aller avant ou après les élections communales. M. Close était le seul à ne pas avoir peur de se présenter.

Soit la majorité veut de ce plan de stationnement et elle le cautionne, alors elle a l'obligation de se présenter devant l'électeur avec ce plan. Soit il s'agit vraiment d'une tricherie vis-à-vis de l'électeur et l'on n'a plus de démocratie. Dire qu'on va le faire après les élections, comme cela l'électeur ne va pas se rendre compte de ce qu'on lui propose, c'est grossier.

(Colloques)

Non, M. Close, j'ai dit que vous étiez le seul dans la majorité à avoir dit qu'il n'avait pas honte de se présenter...

(Colloques)

Mme la ministre, je pense franchement que c'est une erreur de permettre à la fois la taxe et les redevances.

M. Didier Gosuin.- Non, de ne pas prévoir.

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Ik ben blij dat ik een interpellatie heb ingediend, want blijkbaar is er nu een dialoog tussen de burgemeesters en minister Grouwels tot stand gekomen.*

Is de meerderheid het nu eigenlijk eens over dit dossier? Dat zou niet de eerste keer zijn dat zulks voorvalt. Als er een akkoord is, moet u uitleggen waarom u geen vooruitgang boekt.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- Ze boekt vooruitgang.*

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Ja, maar het gaat tergend traag.*

Er werd gezegd dat het parkeerplan beter kan worden uitgesteld tot na de gemeenteraads-verkiezingen.

Welnu, als de meerderheid achter het plan staat, moet ze het aan de kiezer durven voorleggen. Het zou van kiezersbedrog getuigen om het plan uit te stellen.

(Samenspraak)

Mijnheer Close, u zei als enige lid van de meerderheid dat u met opgeheven hoofd naar de kiezer durft te gaan.

(Samenspraak)

Mevrouw Grouwels, volgens mij is het een vergissing om de keuze tussen belastingen en heffingen vrij te laten.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).- U vergist zich, er wordt met geen woord gerept over die keuze.*

Mme Béatrice Fraiteur.- De ne pas prévoir. Il n'y a pas de schisme, c'est moi qui ai mal reformulé.

Mme la ministre, concernant votre volonté politique de mettre en place cet accord de gouvernement, j'ai bien entendu que cela ne posait pas de problème de faire un compromis avec les bourgmestres.

Cependant, cette ordonnance date de janvier 2009. Vous nous dites qu'il est temps d'avancer. Je veux bien croire que les travaux intercabinets sont en cours, mais la seule bonne nouvelle, c'est que le texte a été déposé devant le gouvernement. Vous espérez qu'il va aboutir "dès que possible". L'agenda n'est en rien respecté, vous annoncez une liste de délais, vous voulez même attendre que soient passées les élections communales ! Cela nous amène en 2014.

Il me semble aberrant d'attendre pendant toute une législature un projet pour lequel il y a un accord de majorité. Pour reprendre l'expression d'un collègue, c'est un éléphant blanc avec toutes ses troupes !

Soit on adopte ce plan de stationnement et on établit un calendrier clair, sans avoir peur des échéances électorales communales - car les électeurs ont tout de même le droit de savoir ce qu'on leur prépare -, soit on abandonne ce plan ! Mais il ne faut pas prendre les citoyens pour des gens sans jugeote ni droits. Ils ont le droit de savoir à quelle sauce ils vont être mangés.

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Je me félicite de l'engagement de la ministre à concrétiser le plus rapidement possible le plan régional de stationnement et j'espère qu'elle entamera un dialogue efficace avec les communes, qui sont apparemment plus frileuses.*

La ministre passe du reste beaucoup de temps en discussions avec la Conférence des bourgmestres, une instance qui, au fond, n'existe même pas officiellement, tandis qu'un organe officiel comme le parlement n'a même pas encore pu consulter le plan de stationnement !

La politique de stationnement s'inscrit dans l'ambition du gouvernement de réduire la pression automobile. L'objectif de réduction de 16% du

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- De heer Gosuin heeft gelijk. Ik drukte me slecht uit.*

Mevrouw Grouwels, ik had van u begrepen dat u bereid was om samen met de burgemeesters een compromis te zoeken.

Deze ordonnantie dateert al van januari 2009. U zegt dat u zo snel mogelijk een parkeerplan wilt invoeren, maar u respecteert de planning helemaal niet. Als de invoering van het plan wordt uitgesteld tot na de gemeenteraadsverkiezingen, moeten we wachten tot 2014.

Ik vind het ongehoord om een project waarover afspraken zijn gemaakt in het regeerakkoord een hele regeerperiode lang uit te stellen.

Ofwel wordt het parkeerplan aangenomen en stelt u een duidelijke planning op, zonder alles uit te stellen tot na de gemeenteraadsverkiezingen, ofwel laat u uw plan varen. U moet de kiezers echter alleszins ernstig nemen.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het gaat hier wel degelijk over een gewestelijk en niet over een gemeentelijk parkeerplan. Het is dus belangrijk dat het gewest de touwtjes in handen neemt. Ik juich het engagement van de minister toe om hiervan zo snel mogelijk werk te maken. Ik vertrouw echter de gemeenten niet. Ik heb hier namelijk een aantal burgemeesters horen zeggen "dat we dit niet kunnen maken omdat het te gevoelig ligt". Ik hoop dat de minister krachtdadig met hen in dialoog gaat, want er zal natuurlijk nooit een perfect geschikt moment zijn. Ofwel zijn er gemeenteraads-verkiezingen, ofwel is er wel iets anders. Er moet echter zo snel mogelijk vooruit gegaan worden.

De minister besteedt overigens veel tijd aan overleg met een instantie die eigenlijk niet eens officieel

stationnement en voirie du Plan Iris 2 ne pourra se concrétiser qu'en concertation avec les communes, dont la détermination dans ce domaine laisse à désirer.

(Colloques)

Les communes peuvent et doivent intensifier leurs efforts en vue de satisfaire la demande des Bruxellois, qui voudraient que le problème du stationnement soit résolu et que la circulation automobile diminue en ville.

Espérons enfin que les tâches de l'agence régionale de stationnement, pour ce qui concerne notamment les parkings de transit, seront abordées avec les autres Régions, qui sont également concernées.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

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

bestaat. Ik zeg het misschien een beetje oneerbiedig, maar voor mij heeft de Conferentie van Burgemeesters hetzelfde statuut als bijvoorbeeld de conferentie van alle parlementsleden die dagelijks met de fiets naar het parlement gaan. Die kunnen ook een visie hebben op bijvoorbeeld het parkeerbeleid.

Het parlement - en dat is wél een officieel orgaan! - heeft het parkeerplan nog altijd niet onder ogen gekregen, terwijl de burgemeesters het wél hebben gehad. Dit is toch wel problematisch op democratisch vlak en ik hoop dat zulks snel wordt verholpen.

De regering koestert de ambitie de druk van de auto's te verlichten en het parkeerbeleid maakt daarvan deel uit. Als we willen komen tot de 16% minder parkeerplaatsen van het Iris 2-plan, moeten er akkoorden komen met de gemeenten. Maar ook daarin heb ik niet zo veel vertrouwen. Als ik bijvoorbeeld de heer Philippe Close hier bezig hoor over parkeren in de stad Brussel, dan hoor ik net: "Tout va très bien, Madame la marquise".

(Samenspraak)

Men doet alsof alles in orde is en alsof de gemeenten al meer dan genoeg inspanningen leveren, maar volgens Groen! is dat helemaal niet het geval. Het kan en moet beter. De Brusselaar is vragende partij voor het oplossen van het parkeerprobleem en voor een afname van het autoverkeer in zijn stad.

Ik hoop tot slot dat over de taken van het parkeeragentschap, onder andere inzake de transitparkings, wordt overlegd met de andere gewesten, want die zijn eigenlijk betrokken partij.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

concernant "Irisnet 2, les duplications des investissements, l'incapacité de la Région à obliger la STIB à s'inscrire dans la politique régionale des télécommunications".

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

M. Didier Gosuin.- Cela va vous paraître suspect : non seulement je vous encourage à aller de l'avant avec votre plan de stationnement mais de plus, il y a quelques jours, l'opposition a dû voler à votre secours pour appuyer votre projet d'Irisnet contre l'opposition Ecolo et PS au sein de votre majorité. En l'espèce, je me permets de revenir sur ce dossier Irisnet 2, qui a divisé, voire déchiré, la majorité il y a quelques jours. Ce projet auquel je crois, auquel vous croyez et auquel nous sommes attachés, vise à mettre le maximum d'acteurs, notamment communaux, autour de la table. Nous y avons souscrit.

Dès lors, je souhaiterais vous interroger sur la cohérence au niveau régional. J'ai déjà eu l'occasion de le faire et je constate qu'en matière informatique, votre collègue, M. Jean-Luc Vanraes fait cavalier seul, passant de l'administration au Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB). Quelle ne fut donc pas ma surprise de constater que la STIB, qui est sous votre tutelle, ainsi que le CIRB, a lancé un marché pour développer son réseau de fibres optiques, et ce indépendamment du réseau Irisnet 2 ! Les offres devaient d'ailleurs être déposées le 14 novembre dernier. Il s'agissait d'une demande de prix pour des raccordements en fibres optiques aux arrêts de surface du réseau de la STIB.

Confirmez-vous l'existence de cette volonté d'investissement dans le chef de la STIB ? J'espère qu'il y a eu une concertation à ce propos avec le CIRB et qu'il n'y a pas de double investissement. Je suis déjà intervenu pour vous dire que l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED), soit votre propre administration, a développé des réseaux de fibres optiques parallèlement à ceux du CIRB. Cela explique que nous disposons de deux réseaux régionaux. J'espère donc qu'il y a une réelle concertation, une cohérence et surtout une intégration des fibres optiques dans l'ensemble du réseau.

Je ne crois pas à l'argument de la sécurité invoqué

betreffende "Irisnet 2, de verdubbeling van de investeringen, het Gewest kan de MIVB niet dwingen mee te werken aan het gewestelijk beleid inzake telecommunicatie".

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).- U zal het vreemd vinden: ik moedig het Verkeersplan aan en vorige week verdedigde de oppositie Irisnet 2 toen daarover een verdeling ontstond in uw meerderheid.*

Ik had u graag ondervraagd over de coherentie op gewestelijk niveau. Uw collega, de heer Vanraes, handelt duidelijk op eigen houtje binnen het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest (CIBG). Het verraste me dat de MIVB een openbare aanbesteding heeft gelanceerd voor een glasvezelnetwerk, onafhankelijk van Irisnet 2. Het betrof een prijsaanvraag voor glasvezelaansluitingen aan de bovengrondse haltes van de MIVB.

Klopt het dat de MIVB hierin wil investeren? Ik hoop dat dit in overleg is gebeurd met het CIBG en dat er geen sprake is van dubbele investeringen. Ik had reeds een interpellatie ingediend omdat het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) een glasvezelnetwerk heeft ontwikkeld dat gelijkaardig is aan dat van de CIBG, waardoor we over twee gewestelijke netwerken beschikken.

Ik begrijp dat die netwerken moeten worden beveiligd, maar dat is geen reden om een apart netwerk voor de MIVB op te starten. We hebben slechts nood aan één glasvezelnetwerk, dat alle diensten groepeert, inclusief de MIVB. In andere grote steden bestaan dergelijke netwerken met meerdere gebruikers. Het is technisch perfect mogelijk om bepaalde kanalen te beveiligen, zoals bijvoorbeeld die van het openbaar vervoer en de metro.

Indien er nog geen overleg plaatsvond, voorziet u het voor de toekomst? Hoeveel zal de investering kosten? Wat is de basissteun die de investering zal financieren?

Ik wil u niet lastigvallen met die vragen, want ik pleit aan uw zijde voor meer coherentie op het gebied van telecommunicatie. Ik wil enkel

pour justifier la nécessité de disposer d'un réseau uniquement dédié à la STIB. En effet, dans d'autres grandes villes, des réseaux de fibres optiques peuvent être multi-usages et il est possible de sécuriser certains canaux pour certaines activités particulières, telles que les transports en commun, et notamment le métro.

Si cette concertation n'a pas eu lieu, avez-vous veillé à ce qu'elle soit organisée ? Quel est le montant de l'investissement prévu ? Quelle est l'allocation de base qui financera cet investissement ?

Ces questions n'ont pas pour objectif de vous ennuyer, car je suis vraiment votre plus ardent défenseur en matière de cohérence dans le domaine des télécommunications. Je vous répète ce que je vous ai déjà dit lundi : contrairement aux souhaits du PS et d'Ecolo, nous avons vraiment ici l'opportunité de détenir un outil performant en termes de télécommunications, qui pourrait être une vitrine fantastique pour la Région bruxelloise en termes d'emplois, de dynamique, de création et d'innovation. Il ne faudrait pas qu'au sein de notre Région, nous ayons des actions parallèles et non coordonnées, justifiées par des prétextes protectionnistes et corporatistes, venant de quelques directeurs et stratèges d'administrations publiques isolés.

Nous devons disposer d'un réseau de fibres optiques intégré, qui regroupe tous les services, la STIB comprise. Que quelques canaux soient dédiés à des administrations pour des raisons de sécurité, je peux le comprendre et c'est d'ailleurs techniquement possible. Toutefois, avoir des réseaux parallèles me paraîtrait être un non-sens et une gabegie financière.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB procède actuellement au déploiement d'afficheurs de temps d'attente et d'automates de vente de titres de transports aux arrêts de surface. Pour fonctionner, ces machines nécessitent que l'on

vermijden dat er binnen het Brussels Gewest gelijkaardige initiatieven worden genomen door directeurs die geïsoleerd en zonder overleg handelen. Dat zou geldverspilling zijn.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De MIVB is elektronische borden en verkoopautomaten aan het plaatsen bij bovengrondse haltes. Die toestellen moeten worden aangesloten op elektriciteits- en telecommunicatie-*

effectue des travaux de raccordement à l'électricité et aux télécommunications, aux réseaux des concessionnaires.

Outre ce déploiement, des contraintes, tant internes qu'externes à la STIB, peuvent nécessiter de déplacer ces installations existantes, par exemple lors de rénovations urbaines, de déplacements d'arrêts, de travaux d'un particulier dans un immeuble, d'aménagements d'arrêts aux normes PMR (personnes à mobilité réduite), etc. Des travaux sont donc nécessaires pour relier les appareillages à alimenter en énergie et en data aux réseaux de distribution, qui cheminent parfois à quelques dizaines de mètres de ceux-ci. De même, il est fréquent de rencontrer des arrêts dont les embarcadères sont situés de part et d'autre d'un carrefour en fonction du sens de circulation.

Par ailleurs, l'ordonnance du 5 mars 1998 et l'arrêté du 16 juin 1998 relatifs à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale nous imposent certaines obligations. D'une part, de coordonner les travaux afin d'éviter l'ouverture d'une même zone à plusieurs reprises dans un court laps de temps, et d'autre part, de s'organiser afin de limiter au maximum les problèmes liés à la circulation.

L'avis de marché publié au Journal officiel auquel vous faites allusion concerne un appel à candidatures en vue de contracter un accord-cadre pour la réalisation de travaux à divers arrêts de surface du réseau de la STIB, tant de bus que de trams. Comme mentionné dans ce dernier, les travaux comprendront notamment pour chaque arrêt :

- des travaux de fouille pour le scellement d'un automate de vente, d'un poteau, d'une armoire électrique, etc. ;

- la réalisation de tranchées et/ou de traversées de route par fonçage, forage dirigé, etc. ;

- la pose de fourreaux divers, de tubes de soufflage pour câbles, de chambres de visites ;

- les raccordements électriques et télécom aux réseaux des concessionnaires ;

- l'installation électrique complète (fourniture des armoires, fûts, compteurs, etc.) ;

netwerken.

Om verschillende redenen moeten oudere toestellen soms worden verplaatst, bijvoorbeeld door wegenwerken. In dat geval moet de weg worden opengebroken om ze aan te sluiten op het elektriciteits- en telecommunicatienetwerk. Bij vele haltes liggen de aansluitpunten bovendien aan verschillende kanten van de weg.

De ordonnantie van 5 maart 1998 en het besluit van 16 juni 1998 betreffende de coördinatie en organisatie van de werken op de openbare weg in het Brussels Gewest leggen ons bepaalde verplichtingen op. Zo moeten werken zodanig worden gepland dat de weg niet op dezelfde plaats binnen een korte periode meerdere keren wordt opgebroken en moeten verkeersproblemen zoveel mogelijk worden vermeden.

U verwees naar de bekendmaking van een openbare aanbestedingsprocedure voor de realisatie van meerdere werken bij tram- en bushaltes van de MIVB. Aan elke halte moeten meerdere werken worden uitgevoerd, namelijk graafwerken om verkoopsautomaten en dergelijke te plaatsen, het plaatsen van kabelbuizen, het realiseren van aansluitingen op het elektriciteits- en telecommunicatienetwerk enzovoort.

Zulke werken sluiten niet aan bij het bestek van Irisnet 2. Dat bestek voorziet namelijk enkel in de voornaamste aansluitingen, maar niet in aansluitingen van de eigen netwerken en toepassingen van de MIVB. Dat zijn nu eenmaal de afspraken die de MIVB heeft gemaakt met de uitbaters van het toekomstige Irisnet 2.

Niets weerhoudt de MIVB er echter van om met haar eigen budget investeringen uit te voeren zonder gebruik te maken van Irisnet 2.

De cvba Irisnet is bovendien nog niet opgericht. Dat zal pas ten vroegste in april 2012 gebeuren. Aangezien de cvba nog niet bestaat, kan ze onmogelijk meedoen aan de openbare aanbestedingsprocedure van de MIVB.

De MIVB en haar leverancier zullen overleg plegen met de toekomstige cvba Irisnet om de kosten voor het plaatsen van glasvezelkabels te delen en de werken van de MIVB, Mobiel Brussel en de cvba Irisnet zo goed mogelijk te coördineren.

- les travaux de réfection des trottoirs à l'identique ;

- les demandes d'autorisations auprès des autorités compétentes ;

- les diverses coordinations techniques, ou encore, l'établissement de plans "as-built".

Ces travaux n'entrent donc pas dans le champ du cahier des charges d'Irisnet 2. Celui-ci prévoit un certain nombre d'exceptions à l'exclusivité des services de base, dont "les liaisons fibres, qui sont la propriété des mandants". Le mandat signé par la STIB prévoit, dans une disposition particulière, que l'ensemble des réseaux et applications télécoms internes à la STIB ne sont pas concernés par le cahier spécial des charges d'Irisnet 2. Ce dernier ne concerne, pour la STIB, que les connexions externes principales, vers le monde extérieur. Je sais que vous avez une autre option, mais c'est ce qui a été convenu entre la STIB et le futur Irisnet 2.

Du point du vue du mandat Irisnet signé par la STIB, rien n'empêche cette dernière de réaliser des investissements sur son propre budget sans passer par Irisnet 2. Cela passe donc bien par le budget de la STIB.

D'autre part la scrl Irisnet n'est pas encore constituée ; elle ne le sera, au plus tôt, qu'en avril 2012. Si ces travaux s'étaient trouvés dans son champ d'action, elle n'aurait de toute façon pas été en mesure de remettre une offre, puisqu'elle n'existe pas encore.

En ce qui concerne le point sur la politique concertée d'investissements, la STIB et son fournisseur se concerteront avec la future scrl Irisnet pour essayer de mutualiser les coûts des travaux de placement de fibre et d'optimiser les coordinations de chantiers entre la STIB, Bruxelles Mobilité et la scrl Irisnet.

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

M. Didier Gosuin.- Bien évidemment, je n'ai aucun problème par rapport à l'objectif de ces travaux. Je pense cependant que votre réponse a été préparée par des personnes qui défendent les intérêts de la STIB. Pour ma part, je trouve que c'est une erreur d'avoir plusieurs réseaux de fibre optique régionaux et de les maintenir. Nous allons avoir le réseau de l'Administration de l'équipement

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin *(in het Frans).- Ik ben niet tegen de werken. Uw antwoord is duidelijk door mensen opgesteld die de MIVB goedgezind zijn. Het is verkeerd verschillende gewestelijke glasvezelnetwerken in stand te houden. Er komt het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV), nu Mobiel Brussel, het netwerk van de MIVB en Irisnet. Dit laatste bestaat nog niet, maar er is al 200 kilometer*

et des déplacements (AED, Bruxelles Mobilité), nous avons le réseau de la STIB et nous allons avoir le réseau Irisnet. Il est vrai qu'Irisnet n'est pas encore créé, mais les 200km du réseau de fibre optique régional existent déjà.

Aujourd'hui, certaines stratégies régionales ne s'inscrivent pas dans la logique régionale. Chacun y va de son propre investissement, avec des motivations qui ne sont pas crédibles.

Comme il s'agit de votre département, je pense que vous allez devoir arbitrer le problème et dire une fois pour toutes que cela suffit et que vous ne voulez qu'un seul réseau régional. C'est à vous, techniquement, de trouver le moyen de faire en sorte que ce réseau soit unique et puisse être renforcé.

Aujourd'hui, on continue à penser selon des logiques concurrentielles, avec le coût que cela peut représenter. Je suis convaincu pour ma part que, si l'on choisissait ce principe d'unicité du réseau régional, en regroupant les capacités de l'AED et ce qui existe déjà à ce niveau, en y joignant ce qui existe au niveau de la STIB et les 200km existants, le réseau régional serait encore plus performant et offrirait encore plus de surcapacité.

Je me permets de vous rappeler mon interpellation. Le réseau de la STIB est totalement sous-utilisé en termes de capacité. Je me souviens qu'à l'époque, vous m'aviez dit qu'il n'était pas exclu que l'on vende une partie de la capacité. Cela veut donc dire que la STIB entrerait directement en concurrence avec Irisnet 2, qui aura aussi des surcapacités.

En faisant en sorte de n'avoir qu'un seul réseau, nous aurions encore plus de surcapacité et donc un levier plus important, car nous pourrions offrir davantage de capacité à des entreprises publiques ou des entreprises privées. Je suis convaincu que vous avez là une possibilité de réaliser quelque chose de positif. Pour cela, il faut cependant faire rentrer dans le rang le spécialiste en fibre optique de l'AED et celui de la STIB. Pour l'instant, chacun reste dans sa guérite. C'est le problème.

Je me permettrai à l'occasion de vous le rappeler. Je trouve que c'est un bel objectif. Je vous soutiens à 150% et je vous l'ai prouvé il y a quelques jours en ferraillant contre votre majorité. Je pense que vous

netwerk beschikbaar.

Sommige strategieën passen niet in de gewestlogica en iedereen investeert maar zonder geloofwaardige motieven.

Technisch gesproken zult u uiteindelijk voor één enkel netwerk moeten kiezen.

Vandaag staat de concurrentie nog hoog aangeschreven. Als men echter voor één regionaal netwerk kiest, de capaciteit van het BUV met die van de MIVB samenvoegt en er het 200 kilometer-netwerk bijtelt, zou dat netwerk nog efficiënter zijn en nog meer capaciteit kunnen aanbieden.

Het MIVB netwerk wordt niet volledig gebruikt. Destijds zei u dat u misschien een deel van de capaciteit zou verkopen. Irisnet 2 zal echter ook capaciteit op overschot hebben.

Met één enkel netwerk kunnen nog meer overschotten worden gerealiseerd en kan nog meer capaciteit aan overheden of privépartners worden aangeboden, maar dan moet onder een hoedje worden gespeeld. Het probleem is dat iedereen op zijn eentje tewerk gaat.

Ik steun u voor 150%. Met dat instrument in handen kunt u heel wat voor het gewest op gang brengen.

avez un outil dont vous pourriez faire quelque chose de très important pour la Région bruxelloise. Cela nécessite toutefois quelques arbitrages internes auxquels vous êtes la seule à pouvoir procéder, puisque la STIB, l'AED et le CIRB sont sous votre tutelle.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME BÉATRICE FRAITEUR

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

concernant "le contrat de gestion de la STIB 2012-2016".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "l'état d'avancement du nouveau contrat de gestion avec la STIB".

M. le président.- En l'absence de M. Jef Van Damme, son interpellation jointe est considérée comme retirée.

La parole est à Mme Fraiteur.

Mme Béatrice Fraiteur.- Par la presse, nous avons appris l'existence d'une note d'orientation relative au futur contrat de gestion de la STIB 2012-2016. Un article du Soir de début novembre nous informe de l'existence de cette note et du fait que celle-ci serait décriée par le partenaire socialiste, vice-président du conseil d'administration de la STIB. Il déclare vouloir plaider pour la prolongation du contrat de gestion actuel au-delà de la date butoir de fin 2011.

Ce qui m'étonne, c'est que cette note d'orientation aurait normalement dû parvenir aux parlementaires en juin, ou au plus tard début juillet 2011. De cette

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

betreffende "de beheersovereenkomst van de MIVB 2012-2016".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "de stand van zaken van de nieuwe beheersovereenkomst met de MIVB".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Jef Van Damme wordt zijn toegevoegde interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Ik las in de krant dat er een oriëntatienota over het nieuwe beheerscontract met de MIVB voor 2012-2016 zou bestaan. De ondervoorzitter van de raad van bestuur van de MIVB, een socialist, zou hevige kritiek hebben op die nota en het huidige beheerscontract willen verlengen.*

De parlementsleden hadden die nota al in juni te zien moeten krijgen, of ten laatste in juli. Het was de bedoeling dat de nota de basis zou vormen voor het nieuwe beheerscontract, dat van kracht zou worden in januari 2012.

note d'orientation et de son approbation par le gouvernement bruxellois devait alors seulement découler l'élaboration du contrat de gestion, qui devait ensuite revenir au gouvernement pour être entériné, avec son lot de décisions et d'implications financières. Le nouveau contrat de gestion devait entrer en vigueur en janvier 2012.

La note d'orientation et le contrat de gestion doivent évidemment rejoindre les préoccupations des Bruxellois en termes de mobilité. Il s'agit donc d'un chantier considérable qui nous préoccupe beaucoup.

Qu'en est-il du contenu de cette note d'orientation et de sa transmission aux parlementaires ? À quoi est dû ce retard ? Qui a rédigé cette note, dont nous avons été informés de l'existence par la presse ? Le conseil d'administration de la STIB en a-t-il au moins eu connaissance ? Devant tant de retard, le gouvernement a-t-il opté, comme le sous-entend le partenaire socialiste, pour une prolongation de l'actuel contrat de gestion ?

Vu l'importance que revêt ce problème, il me semble primordial que le conseil d'administration de la STIB et les parlementaires puissent être en possession de la note d'orientation le plus rapidement possible. La mobilité est un enjeu et un défi pour Bruxelles. C'est pourquoi il faut à la fois respecter le calendrier et informer tant les parlementaires que les membres du conseil d'administration de la STIB.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le projet de la note d'orientation a été rédigé par le bureau PriceWaterhouseCoopers dans le cadre d'une mission d'étude attribuée par Bruxelles Mobilité. Ce projet a été soumis aux organes de gestion de la STIB. La note d'orientation fait encore l'objet de discussions au gouvernement. Voilà pourquoi il m'est impossible de donner des informations supplémentaires concernant le contenu de la note ou le nouveau contrat de gestion, dont la rédaction est pour le moment en préparation.

Uiteraard moeten de oriëntatienota en het beheerscontract tegemoet komen aan de mobiliteitsbehoeften van de Brusselaars. De kwestie is erg belangrijk.

Wat staat er in de nota? Waarom werd dat document nog niet aan de parlementsleden bezorgd? Wie heeft de nota geschreven? Is de raad van bestuur van de MIVB op de hoogte? Overweegt de regering om het huidige beheerscontract te verlengen?

Gelet op het belang van deze kwestie, moeten de raad van bestuur van de MIVB en de parlementsleden de oriëntatienota zo snel mogelijk ontvangen. Mobiliteit is immers van groot belang voor Brussel.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het ontwerp van de oriënteringsnota werd opgesteld door PriceWaterhouseCoopers in het kader van een onderzoeksopdracht van Mobiel Brussel. Het ontwerp werd voorgelegd aan de beheersorganen van de MIVB. De nota wordt nog besproken door de regering. Daarom is het onmogelijk meer informatie te geven over de inhoud van de nota of de nieuwe beheersovereenkomst die momenteel nog wordt opgesteld.*

Als de regering de nota goedkeurt, wordt ze

Après son approbation par le gouvernement, la note sera soumise au parlement, tout comme le rapport d'évaluation. Après l'approbation du contrat de gestion par le gouvernement et les organes de gestion de la STIB, le contrat approuvé sera communiqué conformément aux stipulations de l'ordonnance du 22 novembre 1990 concernant l'organisation du transport public dans la Région de Bruxelles-Capitale.

La prolongation éventuelle du contrat de gestion actuel au-delà du 1er janvier 2012 ne posera aucun problème, puisqu'elle est prévue dans le contrat actuel.

voorgelegd aan het parlement, net zoals het beoordelingsrapport. Na de goedkeuring van de beheersovereenkomst door de regering en de beheersorganen van de MIVB, zal die ter kennis worden gegeven conform de bepalingen van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest.

De eventuele verlenging van de overeenkomst na 1 januari 2012 wordt al voorzien in de huidige beheersovereenkomst.

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

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mme Béatrice Fraiteur.- Ce que vous dites semble vrai, mais votre réponse me laisse perplexe malgré tout. Nous venons d'arriver au terme d'un grand débat sur le plan de stationnement, à propos duquel j'avais le sentiment que la majorité ne parvenait pas à se mettre d'accord. Or, vous m'annoncez maintenant que la note d'orientation est bloquée au gouvernement, alors qu'elle devrait se trouver sur les bancs des parlementaires et qu'un nouveau contrat de gestion devait commencer en janvier 2012. Vous comprenez ma perplexité !

Vous ne m'en dites pas davantage sur les conflits ou les discussions qui ont lieu. Je rappelle donc simplement que ce dossier est encore bloqué et que l'enjeu de la mobilité des Bruxellois mérite un débat. C'est la raison pour laquelle je demande qu'en tant que parlementaires, nous puissions disposer de cette note d'orientation le plus rapidement possible.

Vous avez dit que le conseil d'administration de la STIB était bel et bien en possession de cette note d'orientation. Ce n'est pas l'information que j'ai reçue, mais puisque vous le dites !

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- We hebben een uitvoerig debat gehouden over het parkeerplan, waarbij het leek alsof de meerderheid geen overeenkomst kon bereiken. Nu zegt u dat de oriëntatienota vast zit bij de regering, terwijl het parlement die zou moeten bespreken en er een nieuw beheerscontract van kracht moet zijn in januari 2012.*

Verder zegt u niets over de achterliggende conflicten. Het parlement moet zo snel mogelijk inzage krijgen in de oriëntatienota. Dit is een te belangrijke kwestie om zo lang geblokkeerd te zitten.

U zegt dat de raad van bestuur van de MIVB over deze nota beschikt. Dat is niet wat ik vernomen heb.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le comité de gestion de la STIB est en possession de la note.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het beheerscomité heeft de nota.*

M. le président.- Il ne faut pas systématiquement remettre en cause ce que dit la ministre.

De voorzitter.- U moet niet systematisch alles in twijfel trekken wat de minister zegt.

Mme Béatrice Fraiteur.- Je déplore encore une fois le fait qu'il n'y ait apparemment pas, à propos d'un défi aussi important que celui de la mobilité en

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Ik betreur nogmaals dat de meerderheid het niet eens geraakt over een zo belangrijk thema als de*

Région bruxelloise, d'accord au sein de la majorité gouvernementale.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "l'avenir du site ex-Carcoke et le développement des activités du logisticien concessionnaire".

INTERPELLATION JOINTE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS,

concernant "l'implantation de bpost sur des terrains appartenant au Port de Bruxelles".

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

M. Arnaud Pinxteren.- Pendant de nombreuses années, la Région de Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles se sont interrogés sur le devenir des quelque douze hectares de terrain fortement pollué de l'ex-site de Carcoke, situé à l'avant-port.

Depuis 2003, une solution s'est progressivement dégagée, à grands renforts de moyens publics. Un prêt de la Banque européenne d'investissement (BEI) d'un montant de 22,5 millions d'euros, garanti par la Région, a notamment été octroyé au Port de Bruxelles afin de dépolluer les sols et de développer sur le site assaini des activités logistiques en lien avec la voie d'eau.

De même, la Région a réalisé à ses frais le contournement de l'avenue de Vilvorde et de ses impétrants en vue de connecter le terrain à la voie d'eau et de lui offrir ainsi des mètres de quai très précieux dans notre Région.

mobiliteit.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de toekomst van de voormalige Carcoke-site en de ontwikkeling van de activiteiten van de concessiehoudende logistieke onderneming".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS,

betreffende "de vestiging van bpost op terreinen van de Haven van Brussel".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- Het gewest en de Haven van Brussel zoeken al jaren naar een nieuwe bestemming voor de 12 hectare van de voormalige Carcokesite.*

Sinds 2003 is er geleidelijk aan schot in de zaak gekomen. Zo ontving de Haven een lening van 22,5 miljoen euro van de Europese Investeringsbank (EIB) om de terreinen te saneren en er logistieke activiteiten te ontwikkelen die gebruikmaken van de waterweg.

Het gewest heeft de werken aan de Vilvoordselaan op zich genomen om het terrein met de kaaien en de waterweg te verbinden.

In 2007 werd na een offerteaanvraag de concessie toegewezen aan de tijdelijke vereniging Katoen Natie-Jan De Nul-Envisan voor een periode van 45 jaar.

Au terme d'un appel d'offres lancé par le Port de Bruxelles en vue de l'exploitation de ce site à des fins logistiques en lien avec la voie d'eau, c'est la société momentanée Katoen Natie-Jan De Nul-Envisan qui a obtenu en 2007 une concession pour une durée de 45 ans.

Bien que le contournement de la voirie ait été réalisé et que les activités de dépollution semblent achevées, aucun aménagement de la part du concédant, à savoir la société Katoen Natie, n'a pu être observé à ce jour. Cette inactivité a pu être constatée par l'ensemble des parlementaires présents lors de la visite du port, le 6 octobre dernier.

Mes premières questions portent donc sur l'exécution de la convention par Katoen Natie.

Quel est l'état d'exécution des travaux de dépollution sur le site de Carcoke ? Sont-ils terminés ? Je sais qu'une dépollution des eaux souterraines, qui prendra plusieurs années, est également prévue, mais les travaux à court terme ont-ils été réalisés pour assainir le site ? Le site peut-il maintenant accueillir des activités logistiques en lien avec la voie d'eau ?

Quel était l'échéancier initialement prévu pour la construction des infrastructures logistiques ?

De quelle façon la société Katoen Natie a-t-elle rencontré ses obligations en matière de valorisation commerciale du site ? Et si elle ne l'a pas fait, à quoi s'expose-t-elle ?

Il s'avère que bpost est à la recherche d'un terrain de dix hectares dans le nord de Bruxelles pour y développer un centre de tri régional. L'entreprise souhaiterait s'installer sur l'ancien site de Carcoke et délaisser son site actuel d'Anderlecht. Cette activité ne nécessite toutefois pas l'usage de la voie d'eau. L'occupation de ce site par bpost pose donc problème, puisque le prêt de 22,5 millions d'euros de la BEI a pour condition l'usage de la voie d'eau. Cette situation constituerait un risque budgétaire pour la Région et les efforts consentis pour le développement des quais s'avéreraient inutiles. Pour mon groupe, il est donc essentiel de préserver l'accès à la voie d'eau réalisé à grands frais, et d'en garantir l'usage à des fins logistiques.

Hoewel de wegenwerken en de saneringswerken klaar lijken te zijn, heeft de concessiehouder nog geen enkele actie ondernomen.

Zijn de bodemsaneringswerken voltooid? Hoe zit het met de sanering van het grondwater? Is het terrein klaar om in gebruik te worden genomen?

Welk tijdschema is er vastgelegd voor de bouw van de logistieke infrastructuur?

Is Katoen Natie haar verbintenissen inzake de exploitatie van het terrein nagekomen? Aan welke sancties stelt het bedrijf zich bloot als het in gebreke blijft?

Naar verluidt zou bpost in het noorden van Brussel op zoek zijn naar een terrein van 10 hectare voor de bouw van een gewestelijk sorteercentrum. De onderneming zou belangstelling hebben voor de Carcokesite. Het probleem is dat bpost geen gebruik zal maken van de waterweg, wat een voorwaarde is van de EIB-lening. Bovendien zouden de investeringen van het gewest in de nieuwe kaaien dan nutteloos zijn.

De activiteiten van bpost zullen ook heel wat vrachtverkeer met zich mee brengen, met extra verkeerscongestie op de Ring en overlast voor de inwoners van Neder-Over-Heembeek als gevolg.

Wij moeten niettemin vermijden dat bpost het Brussels Gewest verlaat en dus alternatieven aan het bedrijf voorstellen. Ik denk bijvoorbeeld aan de NAVO-site, die dicht bij de verbindingsnetwerken ligt en over een voldoende grote oppervlakte beschikt.

Bpost is een belangrijke werkgever, maar voor zover ik weet werken er momenteel maar weinig Brusselaars. Het zou nuttig zijn om bpost in contact te brengen met Actiris om hun aantal binnen de onderneming te verhogen.

Op welke manier zult u waarborgen dat er op de Carcokesite een logistieke activiteit komt waarbij de waterweg wordt gebruikt, als bpost zich op die plaats zou vestigen? Wat zijn de financiële risico's voor het gewest en de concessiehouder als u daar niet in slaagt?

Welke andere locaties worden door bpost overwogen? Heeft het gewest locaties aan het bedrijf

L'installation de bpost sur ce site pose également un problème majeur en termes de mobilité. Ses activités nécessiteront en effet un charroi important, qui engendrera des nuisances pour les habitants de Neder-Over-Heembeek et un accroissement de la congestion du trafic automobile sur le ring.

Enfin, il ne faudrait pas que bpost quitte la Région bruxelloise. Il importe de dégager des pistes alternatives pour répondre aux attentes de bpost et d'envisager le déploiement de ses activités sur d'autres sites. Nous songeons notamment au site occupé actuellement par l'OTAN, dont le déménagement est imminent. Il est proche des réseaux de communication et dispose d'une superficie suffisante.

Bpost emploie un certain nombre de travailleurs. Vous pourrez peut-être me dire combien exactement. Il me revient que le nombre de Bruxellois occupés au sein de ce centre n'est pour le moment pas très élevé. Si bpost reste à Anderlecht, déménage sur le site de Carcoke ou bien ailleurs en Région bruxelloise, il me semble indispensable de réfléchir à une manière de mettre en relation bpost et Actiris pour pouvoir favoriser l'engagement de Bruxelloises et de Bruxellois au sein de cette entreprise.

Mme la ministre, comment envisagez-vous de garantir le maintien de l'activité logistique en lien avec la voie d'eau sur le site de Carcoke, dans l'hypothèse où bpost s'y installerait ? S'il était impossible de maintenir un lien avec la voie d'eau, quels risques financiers la Région encourrait-elle vis-à-vis de la BEI et quels risques financiers le concessionnaire, à savoir Katoen Natie, encourrait-il ?

Quelles sont les éventuelles autres implantations étudiées pour bpost ou par bpost en Région de Bruxelles-Capitale ? En cas d'implantation de bpost à Neder-Over-Heembeek, les conséquences en termes de mobilité pour le quartier ont-elles été évaluées ?

Quelles sont les possibilités d'imposer à bpost le recours à de la main-d'œuvre bruxelloise pour ses futurs engagements ?

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

voorgesteld? Zijn de mobiliteitseffecten van een verhuizing van bpost naar Neder-Over-Heembeek bestudeerd?

Op welke manier kan het gewest bpost ertoe aanzetten om bij nieuwe aanwervingen voor Brusselaars te kiezen?

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

Mme Françoise Schepmans.- En complément de l'intervention de mon collègue, je suis également très préoccupée par le projet rendu public de la société bpost de se délocaliser. En effet, depuis un certain temps, cette société se sent à l'étroit dans ses locaux situés à Anderlecht. Cette dernière cherche une nouvelle implantation bruxelloise pour ses activités de tri postal. À cet égard, elle aurait entamé des négociations avec les autorités régionales afin de pouvoir occuper le site de Carcoke.

Selon le porte-parole de l'opérateur, dont je cite les propos issus de la presse : "Nous voulons rester à Bruxelles et nous avons mis sur la table des négociations avec la Région bruxelloise notre seule option d'installation qui se trouve uniquement sur un terrain du Port de Bruxelles".

Or, Mme la ministre, selon les propos que vous avez tenus dans la presse il y a environ trois semaines ou un mois, il semblerait difficile de pouvoir accorder une suite favorable à cette demande. Le site convoité devrait en effet être uniquement dédié à des activités qui privilégient le recours aux voies d'eau. Ces propos suivent la logique des activités et des investissements effectués par le Port de Bruxelles.

De son côté, le ministre Cerexhe a annoncé que son cabinet suivait également de près ce dossier afin de privilégier le maintien de l'emploi en Région bruxelloise.

À ce propos, le porte-parole de bpost a annoncé, je cite : "Je suis convaincu que nous avons un très bon dossier. Nous parlons quand même de 700 emplois avec la possibilité d'avoir un site qui fera, à terme, vivre 1.400 personnes. Je crois que la Région en tiendra compte". La question est évidemment de savoir combien d'emplois seront occupés par des Bruxellois.

Nous nous situons donc en quelque sorte à la croisée des chemins par rapport à ce dossier. Il se présente donc le risque d'une délocalisation des activités à l'extérieur de notre Région si nous ne trouvons pas de solution.

La situation est donc problématique puisque nous souhaitons évidemment, au travers de ces activités économiques et logistiques, développer l'emploi en Région bruxelloise.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Ook ik maak me zorgen over de plannen van bpost. Bpost zoekt een nieuwe locatie voor een sorteercentrum, omdat de locatie in Anderlecht te klein is geworden.*

Volgens de woordvoerder van bpost wil het bedrijf in Brussel blijven en onderhandelt het met het Brussels Gewest over een terrein van de Haven van Brussel.

Mevrouw Grouwels, u verklaarde enkele weken geleden in de pers dat u de vraag van bpost moeilijk kunt inwilligen. Het haventerrein grenst aan het kanaal en moet worden voorbehouden voor bedrijven die goederen transporteren per schip.

Minister Cerexhe verklaarde dat hij het dossier op de voet volgt, om deze banen in Brussel te houden.

De woordvoerder van bpost is ervan overtuigd dat zijn bedrijf een sterk dossier heeft, omdat er 700 mensen werken en op termijn mogelijk 1.400 als het kan uitwijken naar een groter terrein. Het is echter de vraag hoeveel van die banen naar Brusselaars zullen gaan.

Het risico bestaat dat bpost Brussel verlaat, als we geen oplossing vinden. Het is uiteraard de bedoeling om met bedrijfsactiviteiten als die van bpost de Brusselse werkgelegenheid te stimuleren.

Wat is de huidige stand van zaken? Welke partners zitten aan de onderhandelingstafel?

Als bpost zich niet mag vestigen op het haventerrein, overweegt de regering dan om het bedrijf een andere locatie in het Brussels Gewest voor te stellen?

We weten dat de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (GOMB) zich ook in dit debat heeft gemengd en dat bpost onder meer werd voorgesteld om zich op het NAVO-terrein of in Haren te vestigen.

Er zijn dus meerdere mogelijkheden, maar bpost lijkt de voorkeur te geven aan het haventerrein.

Zal de regering in het kader van het werkgelegenheidsbeleid bpost begeleiden om de groeidoelstellingen en de behoefte aan personeel van dit

Puisque les informations datent d'il y a plusieurs semaines, je souhaiterais donc savoir où en sont les négociations concernant ce dossier. Quels sont les partenaires présents autour de la table ? Qu'en est-il de la demande d'implantation de bpost ?

Dans la mesure où cette dernière ne pourrait recevoir de suites favorables, pouvez-vous me dire si le gouvernement étudie la possibilité d'héberger cet opérateur sur un autre site en Région bruxelloise qui répondrait à ces besoins en termes de gestion d'activités ?

On sait que la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) est également intervenue dans ce dossier avec le Port de Bruxelles, que le site de l'OTAN ainsi qu'un site à Haren ont été proposés.

Plusieurs possibilités se présentent donc en Région bruxelloise, mais bpost semble véritablement se focaliser sur le terrain du Port de Bruxelles.

Dans le cadre de la politique de l'emploi, existe-t-il une stratégie qui vise à accompagner bpost dans ses objectifs de croissance et ses besoins en ressources humaines, au bénéfice de l'emploi en Région bruxelloise ? Actiris est-il associé à cette volonté ?

Discussion conjointe

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les travaux de dépollution du sol sont terminés. Ils ont coûté 24.100.000 euros, dont 3.000.000 euros à charge du concessionnaire. L'assainissement a été définitivement validé par Bruxelles Environnement le 2 septembre 2010. L'épuration des eaux souterraines a nécessité l'installation d'une station d'épuration, qui a coûté 4.200.000 euros. Démarrée le 14 juin 2011, l'épuration durera quinze ans et coûtera au total 7.400.000 euros, comme le prévoit le contrat initial.

Le contrat de concession avec le concessionnaire, l'association momentanée Katoen Natie-Jan De Nul-Envisan, prévoit que les infrastructures logistiques doivent être construites à la fin de la troisième année suivant l'assainissement, soit pour

bedrijf te steunen? Wordt Actiris daarbij betrokken?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De bodemsaneringswerken zijn beëindigd en hebben 24,1 miljoen euro gekost, waarvan 3 miljoen euro ten laste van de concessiehouder. Voor de zuivering van het grondwater diende een zuiveringsstation te worden gebouwd, dat 4,2 miljoen euro heeft gekost. De werkzaamheden zijn op 14 juni 2011 gestart en zullen 15 jaar duren.*

Overeenkomstig de concessieovereenkomst met Katoen Natie-Jan De Nul-Envisan moet de logistieke infrastructuur uiterlijk het derde jaar na de sanering voltooid zijn, of tegen december 2013. Daartoe heeft de tijdelijke vereniging een milieuvergunning verkregen op 3 februari 2009 en een stedenbouwkundige vergunning op 11 maart

décembre 2013 au plus tard. Cette partie incombe à Katoen Natie. À cette fin, l'association momentanée a obtenu un permis d'environnement le 13 février 2009 et un permis d'urbanisme le 11 mars 2010. Il prévoit la construction d'un centre logistique multimodal de 65.857m² et l'aménagement d'un site de transbordement de conteneurs de 9.600m².

À l'heure actuelle, la concession signée avec l'association momentanée prévoit l'usage de la voie d'eau à concurrence d'au moins 50.000 tonnes un an après la construction de l'infrastructure logistique, de 100.000 tonnes deux ans après la construction de l'infrastructure logistique, de 150.000 tonnes trois ans après la construction de l'infrastructure logistique et de 250.000 tonnes quatre ans après la construction de l'infrastructure logistique. En exécution de cette clause, le permis d'urbanisme obtenu par l'association momentanée le 11 mars 2010 prévoit la construction d'un centre logistique multimodal qui utilise la voie d'eau.

Bpost a manifesté son intérêt pour le terrain de Carcoke, qui est le seul au nord de la Région de Bruxelles-Capitale à répondre aux conditions d'implantation d'un nouveau centre de tri pour les colis postaux et l'échange de lettres.

Étant donné que ce nouveau centre de tri est une activité logistique et créera de nombreux emplois, mais n'aurait toutefois pas recours au transport par la voie d'eau, le gouvernement a demandé au Port de Bruxelles et à la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) de rédiger une proposition juridique, technique et financière pour l'implantation partielle de bpost sur le site de Carcoke, qui serait complétée par un terrain limitrophe de la SDRB. La préservation de ce terrain situé le long de la voie d'eau garantirait le maintien de l'utilisation de celle-ci. Les aspects techniques de cette solution font en ce moment l'objet d'une analyse réalisée par un bureau d'études. Les aspect financiers et juridiques seront étudiés par la SDRB et le Port de Bruxelles.

Avec cette solution, la Région ne court aucun risque financier auprès de la Banque européenne d'investissement. Le concessionnaire répond également toujours aux conditions de son contrat, qui prévoit l'utilisation de la voie d'eau.

Bien entendu, différentes alternatives ont été examinées pour l'implantation de bpost, mais sans

2010. Het project omvat de bouw van een multimodaal logistiek centrum van 65.857 m² en een containeroverslagplaats van 9.600 m².

Overeenkomstig de concessieovereenkomst moet de waterweg worden gebruikt voor minstens 50.000 ton in het eerste jaar na de bouw van de logistieke infrastructuur, 100.000 ton in het tweede jaar, 150.000 ton in het derde jaar en 250.000 ton vanaf het vierde jaar.

Bpost heeft belangstelling voor het Carcoketerrein, omdat dit het enige terrein in het noorden van Brussel is dat voldoet aan de voorwaarden voor de vestiging van een sorteercentrum voor postpakketten en briefwisseling.

Omdat het sorteercentrum een logistieke activiteit is en veel werkgelegenheid creëert, maar geen transport via de waterweg zal realiseren, heeft de regering aan de Haven en de GOMB gevraagd om een juridisch, technisch en financieel voorstel uit te werken voor de gedeeltelijke vestiging van bpost op Carcoke, aangevuld met een aangrenzend terrein van de GOMB. Door een terrein vrij te houden langs de waterweg blijft het gebruik van de waterweg gegarandeerd, zodat het gewest geen financieel risico loopt bij de Europese Investeringsbank. Ook de concessiehouder voldoet dan nog steeds aan de voorwaarden van zijn contract.

Er werden verschillende alternatieven voor bpost onderzocht, zoals Josaphat, het oude NAVO-terrein, een terrein ter hoogte van de Witloofstraat en Schaarbeek-Vorming, maar geen van die terreinen voldeed aan alle voorwaarden.

De Haven zoekt samen met de concessiehouder naar alternatieve invullingen van het terrein. Zo zijn er concrete gesprekken met een aantal bouwmaterialenproducenten om een bouwmaterialencentrum op de Carcoketerreinen te creëren. Daarnaast worden ook markten als voeding, fijne chemie, brandstoffen, afval en voeders onderzocht. Doel is vooral om activiteiten met een hoge meerwaarde op het vlak van werkgelegenheid aan te trekken.

Minister Cerexhe heeft uiteraard voorgesteld om bpost te steunen voor het behoud van een sorteeractiviteit op het Brussels grondgebied.

résultat. Les sites tels que Josaphat, l'ancien site de l'OTAN, un terrain à hauteur de la rue du Chicon à Haren et Schaerbeek-Formation ont tous été étudiés, mais n'ont pas été retenus parce qu'aucune des propositions n'était pleinement satisfaisante en termes de surface ou d'échéancier.

La direction commerciale du Port de Bruxelles et l'expert en transports étudient des pistes alternatives pour l'occupation du site de concert avec le concessionnaire. Ainsi, des discussions concrètes ont lieu avec un certain nombre de producteurs de matériaux de construction afin de réaliser un centre de matériaux de construction sur le site de Carcoke. En outre, des marchés spécifiques sont également envisagés, tels que l'alimentation, la chimie fine, les carburants, les déchets et le fourrage. Nous cherchons des activités qui apporteraient une valeur ajoutée à notre Région en termes d'emplois.

Le ministre Cerexhe a bien entendu proposé d'apporter son soutien à bpost pour le maintien d'une activité de tri postal sur le territoire bruxellois. Il a également noté avec satisfaction que la volonté de bpost était conforme à ce souhait. Évidemment, en cas de maintien, l'implantation se ferait avec un accord win-win prévoyant une collaboration plus étroite que celle d'aujourd'hui.

Notons qu'à l'heure actuelle, plusieurs collaborations existent déjà entre bpost et les opérateurs publics bruxellois de l'emploi et ce, notamment dans le cadre de sa recherche de travailleurs intérimaires, mais aussi, par exemple, dans le cadre d'un plan de diversité conclu avec le Pacte territorial pour l'emploi en mai de cette année.

Concrètement, Actiris sera en mesure de conclure un accord-cadre avec bpost et de procéder à la présélection de ses candidats. Un travail en collaboration avec les bureaux sociaux d'intérim bruxellois serait également, en complémentarité avec le travail d'Actiris, à privilégier.

Je crois avoir répondu à toutes vos questions. Les aspects concernant la mobilité sont évidemment aussi très importants, mais nous nous préoccupons d'abord de la faisabilité de ce projet. Nous avons déjà reçu des signaux très clairs indiquant que si l'on ne trouve pas une solution au nord de Bruxelles, le centre de tri de bpost serait peut-être obligé de quitter la Région, vu les activités que

Er bestaan reeds verschillende samenwerkingsverbanden tussen bpost en de Brusselse openbare arbeidsbemiddelingsinstellingen, niet alleen in het kader van de zoektocht naar tijdelijke werkkrachten, maar ook in het kader van een diversiteitsplan dat in mei jongstleden in het kader van het Territoriaal Pact voor de werkgelegenheid werd gesloten.

Concreet zou Actiris een kaderovereenkomst met bpost kunnen sluiten over de preselectie van de kandidaten. Een samenwerking met de Brusselse sociale uitzendkantoren zou een goede aanvulling betekenen.

De mobiliteitseffecten zijn belangrijk, maar eerst moeten wij de haalbaarheid van het project onderzoeken. Bpost heeft duidelijk te verstaan gegeven dat het het gewest misschien zal moeten verlaten als wij geen oplossing in het noorden van Brussel vinden.

Bpost is van plan om meer te investeren in de levering van pakjes, bijvoorbeeld in het geval van internetaankopen. Die markt is veelbelovend. Het Brussels Gewest mag die trein niet missen.

bpost veut y développer.

Il s'agit d'un secteur logistique intéressant pour l'avenir, surtout que bpost envisage aussi de s'investir de plus en plus dans le marché de livraison de paquets liés au secteur commercial, par exemple pour les achats réalisés via internet. C'est certainement un marché d'avenir, qui peut aussi être intéressant pour notre Région.

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

M. Arnaud Pinxteren.- Vous nous avez communiqué beaucoup d'informations qui n'étaient pas sollicitées par nos interpellations respectives et je vous en remercie. J'ai cependant quelques questions complémentaires et une réflexion à vous soumettre.

Vous parlez de création d'emplois et donc d'un partenariat avec le ministre Benoît Cerexhe qui s'engage à porter une attention toute particulière à une collaboration effective entre bpost et Actiris. Cela se fait déjà et cela s'est intensifié, ce qui est formidable. Or, il se trouve que ce dont on parle ici est le déplacement du centre de tri existant et du regroupement d'activités de tri existantes dans ce centre bruxellois. Par conséquent, permettez-moi de douter d'une création potentielle d'emplois à court terme pour les Bruxellois dans le site de Carcoke et dans le cadre de bpost.

C'est un simple constat ; je ne porte pas de jugement. Je dis simplement que tout doit être mis en place pour, si engagement il y a, engager des Bruxellois. Permettez-moi cependant de douter de cette espèce d'opportunité fantastique que représenterait bpost pour résoudre le problème du chômage à Bruxelles ou pour trouver des solutions particulières d'emploi à l'attention des personnes peu qualifiées bruxelloises. Je ne partage pas l'optimisme ambiant par rapport à la demande de bpost.

Par ailleurs, j'ai bien entendu l'option prise par le gouvernement d'essayer de concilier les points de vue. Cette attitude est tout à fait louable : on ne peut pas fermer la porte à bpost. Auquel cas, le "chantage" qu'il semble faire vis-à-vis des autorités bruxelloises est clair : si l'on ne répond pas à ses demandes, il part. À quel prix doit-on répondre à ses demandes ? J'entends que le gouvernement tente de trouver une solution, mais qu'il veut

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- U hebt heel wat informatie gegeven waarom we niet hadden gevraagd, waarvoor dank. Ik heb enkele bijkomende vragen.*

U had het over de creatie van werkgelegenheid en samenwerking met minister Cerexhe. Die wil erop toezien dat bpost en Actiris de handen in elkaar slaan. Het is goed dat die samenwerking wordt gestimuleerd. Ik twijfel er echter aan of de verhuizing van het sorteercentrum en de hergroepering van activiteiten van bpost op korte termijn banen voor Brusselaars kunnen opleveren.

De regering moet alles in het werk stellen opdat bpost Brusselaars in dienst neemt. Ik twijfel er echter aan of het bedrijf een mirakeloplossing kan bieden voor het werkloosheidsprobleem en deel uw optimisme niet.

Het is lovenswaardig dat de regering een compromis wil bereiken. Het is echter duidelijk dat bpost haar chanteert: als de regering niet wil ingaan op de vraag van het bedrijf, vertrekt het uit het Brussels Gewest. Welke prijs moet de regering betalen om de eisen van bpost in te willigen? De regering wil het haventerrein voorbehouden voor bedrijven die het kanaal gebruiken voor goederentransport. Ook Ecolo vindt dat het terrein moet dienen voor een duurzame logistieke of industriële bedrijfsactiviteit. Als het terrein zomaar wordt weggegeven, loopt de overheid bovendien veel geld mis.

Bedrijfsterreinen die aan het kanaal grenzen, zijn zeldzaam en zeer in trek bij havenbedrijven. Het zou zowel om economische als om financiële redenen waanzin zijn om het haventerrein gewoon af te staan aan bpost.

Als bpost ermee akkoord zou gaan om slechts een

maintenir le contact avec la voie d'eau afin de pouvoir développer d'autres activités. C'est heureux et, pour le groupe Ecolo, même essentiel, non seulement à une activité industrielle ou logistique durable, mais aussi parce qu'il s'agit de deniers publics qui risquent d'être perdus au cas où cela ne serait pas réalisé.

On connaît également le caractère précieux des mètres de quais. Le Port pleure après ces derniers. Les entreprises portuaires sont en demande permanente d'un contact direct avec la voie d'eau. Ce serait donc une gabegie à la fois financière et économique que de céder la totalité du terrain à bpost. J'entends et comprends grâce à vos propos que le gouvernement a tenu compte de cet aspect ; je m'en réjouis.

Il n'en reste pas moins que, si bpost acceptait d'occuper une partie du terrain et un terrain de la SDRB, il resterait à trouver une solution, du moins une exploitation logistique, pour la bande en front de canal. À cet égard, j'imagine que l'échéancier est toujours le même : décembre 2013.

Katoen Natie reste responsable des activités à développer à cet endroit. C'est une bonne chose, même si j'espère que ce groupe sera un peu plus proactif qu'il l'a été ces deux dernières années. J'imagine que le Port et le gouvernement prennent toutes les dispositions pour l'inciter à une certaine proactivité.

J'entends également que des pistes très intéressantes ont été identifiées. C'est le cas, par exemple, des matériaux de construction. Quant au fourrage, c'est une idée qu'il faudrait creuser, car j'ignore ce que cela représente exactement comme activité logistique par rapport aux besoins urbains. Il y a sans doute une raison, mais j'ignore laquelle.

Vous avez enfin évoqué un point essentiel : la gestion des déchets. Je ne reviendrai pas sur le transbordement par barges des déchets ménagers. On sait que cela coûte cher et que c'est compliqué.

On sait de source sûre que les déchets sont et seront encore plus à l'avenir une mine d'or à exploiter. L'accès aux ressources se fait de plus en plus difficile et donc, tous les déchets produits par la Région doivent être valorisés le mieux possible. Pour le moment, ils sont valorisés au niveau énergétique dans l'incinérateur. C'est une vision que

deel van het haventerrein te gebruiken, zou het gedeelte dat aan het kanaal grenst voor andere doeleinden kunnen worden ingezet.

Katoen Natie blijft verantwoordelijk voor het ontwikkelen van havenactiviteiten op het terrein. Ik hoop dat het bedrijf zich wat proactiever zal opstellen dan de afgelopen twee jaar.

Er worden blijkbaar nog andere mogelijkheden overwogen voor het terrein, zoals de vestiging van een bouwmaterialencentrum of een veevoeder-bedrijf. Ik weet niet in welke mate die laatste activiteit aansluit bij de noden van onze stad.

U had het ook over afvalbeheer. Het is echter duur en moeilijk om afval per schip te vervoeren.

Het staat vast dat afvalverwerking in de toekomst een goudmijn wordt. Grondstoffen worden steeds schaarser. Bijgevolg moet ons afval zo efficiënt mogelijk worden gebruikt. Momenteel gaat het naar een verbrandingsoven die energie produceert. Ecolo vindt dat geen goede zaak. Wij willen dat afval zoveel mogelijk wordt gerecycled.

De recyclage van afval biedt gigantische opportuniteiten. De regering en de Haven van Brussel hebben er alle belang bij om samen met het Agentschap Net Brussel (ANB) de terreinen van de Haven te gebruiken om er afval te recycleren.

U zegt dat het mobiliteitsaspect in een later stadium zal worden onderzocht. Dat vind ik geen goed idee. U moet van in het begin aandacht besteden aan mobiliteit. Het is goed dat u eerst overleg pleegt met bpost voordat u dure studies laat uitvoeren. In de besprekingen met bpost moeten mobiliteit en overlast echter al uitgebreid ter sprake komen.

nous ne partageons pas au groupe Ecolo. Nous pensons que la valorisation des déchets doit s'effectuer au travers d'une réutilisation, d'un recyclage ou d'une récupération.

Nous avons identifié un potentiel gigantesque en matière de développement d'activités de valorisation des déchets. Je voudrais souligner l'intérêt qu'il y a, pour le Port de Bruxelles et pour le gouvernement, à tenter de développer dans cette zone, avec Bruxelles-Propreté qui y est déjà présente, une sorte d'éco-zoning des déchets. Il s'agirait d'une zone de valorisation et d'une mini zone éco-industrielle utilisant les déchets. Ce projet ambitieux pourrait s'établir sur la bande située en front de canal pour les activités logistiques qui concernent le transbordement par voie d'eau, ou plus loin sur le terrain, si à l'avenir bpost n'occupe pas le reste du terrain de Carcoke.

Concernant la question de la mobilité, vous dites que l'on s'en préoccupera plus tard. Je ne suis pas d'accord. Il faut que cette préoccupation soit présente d'entrée de jeu. Je comprends que vous preniez d'abord le pouls de bpost pour voir si la proposition l'intéresse. Nous n'allons pas entamer de grandes études, à grands frais, en courant le risque que l'entreprise ne soit pas intéressée. Je crois cependant que la préoccupation de la mobilité et des éventuelles nuisances doit être au cœur des discussions avec bpost.

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

Mme Françoise Schepmans.- Je rejoins l'intervention de M. Pinxteren sur plusieurs points. Mais au préalable, je vous dirais que je ne comprends pas bien le fait qu'un site de 12 hectares, bien situé, ne puisse, à ce jour, trouver d'entreprise logistique intéressée par son profil.

Est-ce que Katoen Natie a montré suffisamment de proactivité pour véritablement rencontrer ce défi ? Je comprends d'autant moins cette situation qu'il y a quelques jours, nous avons appris que la société Caméléon s'installait en bordure de la voie d'eau à Neder-Over-Heembeek. Elle y occupera 10.000m² dans un bâtiment qui n'appartient pas au Port de Bruxelles. Je m'interroge donc sur la manière dont les choses sont menées par rapport au site du Port ainsi qu'à Katoen Natie.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Het blijft mij verbazen dat er nog altijd geen logistiek bedrijf is gevonden voor dit goed gelegen terrein van 12 ha. Is Katoen Natie wel voldoende actief op zoek gegaan naar kandidaten? Enkele dagen geleden hebben wij vernomen dat Caméléon naar een site langs het kanaal in Neder-Over-Heembeek zal verhuizen. Het bedrijf zal 10.000 m² bezetten in een gebouw dat niet aan de Haven van Brussel toebehoort. Ik stel mij dus heel wat vragen over de manier waarop de Haven en Katoen Natie dit dossier beheren.*

De concessieovereenkomst omvat een aantal eisen inzake het aantal ton goederen dat per waterweg moet worden vervoerd. Daarbij is echter uitgegaan van een logisitiek centrum dat een oppervlakte van 12 ha beslaat. Als bpost zich op de Carcokesite

Comme vous l'avez exprimé, la convention présente des exigences en termes de tonnage. Celui-ci, par la voie d'eau et tel qu'il a été prévu contractuellement, était fixé pour un centre logistique qui s'étend sur un espace de 12 hectares. Par conséquent, si bpost s'installe et au vu du faible espace encore utilisable pour la logistique le long du canal, ne peut-on pas considérer déjà que ce tonnage tel qu'il a été prévu pourrait s'avérer excessif et dissuasif pour une entreprise qui souhaiterait investir ?

Qu'en sera-t-il par ailleurs de la construction des entrepôts et des voies d'accès, puisque c'est la société Katoen Natie qui devait prendre en charge ces obligations ?

Vous avez également parlé des différentes possibilités, notamment de la chimie fine. À ce sujet, j'aimerais savoir ce que l'on entend par chimie fine. Peut-on imaginer que, sur l'espace qui ne serait pas occupé par bpost, il y ait des bâtiments utilisés notamment pour la chimie fine ? Peut-on imaginer que ce type d'activités se fasse par voie d'eau ?

En outre, on sait que la majorité des emplois offerts par bpost aujourd'hui ne le sont pas par des Bruxellois. Il faudrait se montrer extrêmement ferme par rapport à cet opérateur, afin qu'il respecte des engagements en termes de mise à l'emploi de Bruxellois.

Enfin, qu'en est-il de l'échéance de l'étude sur les possibilités d'affectation du terrain qui se trouverait le long de la voie d'eau ? Dispose-t-on d'indications pour savoir quand le projet pourrait aboutir ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La crise financière et économique a éclaté juste après la fin de la dépollution du terrain, touchant aussi de plein fouet le secteur portuaire. Les hangars maintenant utilisés par la société Caméléon sont restés vides pendant plus de deux ans. Ce n'est donc pas propre à la société Katoen Natie : il est difficile de trouver des activités économiques. C'est, par exemple, grâce à des subsides que la Région wallonne a réussi à attirer à Mons le grand projet de H&M.

vestigt, zal er maar weinig ruimte overblijven voor logistieke activiteiten langs het kanaal. Moeten in dat geval de eisen niet worden bijgesteld om te voorkomen dat ze geïnteresseerde bedrijven afschrikken?

Hoe zit het overigens met de bouw van de opslagplaatsen en de aanleg van de toegangswegen? Katoen Natie zou die verplichtingen op zich nemen.

Tot de mogelijke partners rekent u ook bedrijven uit de fijne chemie. Wat verstaat u daar precies onder? Kunnen die bedrijven gebruik maken van de waterweg?

Vandaag worden maar weinig banen bij bpost ingevuld door Brusselaars. Wij moeten alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat bpost zijn verbintenissen met betrekking tot de indienstneming van Brusselaars nakomt.

Wanneer zal de studie over de bestemmingsmogelijkheden voor het terrein langs het kanaal voltooid zijn? Wanneer verwacht u dat het project concreet vorm zal krijgen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De financiële en economische crisis barstte los nadat de saneringswerken aan het terrein waren afgelopen en trof de havenbedrijven zeer zwaar. De hangars die momenteel door Caméléon worden gehuurd, stonden bijna twee jaar leeg. Het probleem ligt dus niet enkel bij Katoen Natie, het is gewoon moeilijk om havenbedrijven aan te trekken. Het Waals Gewest lokt grote bedrijven door subsidies te verstrekken. Zo komt er een groot distributiecentrum van H&M in*

Les projets que j'ai cités et qui concernaient, par exemple, les matériaux de construction ou l'alimentation pourraient prendre place sur le site si celui de bpost ne se concrétise pas. Toutes les possibilités doivent être examinées. À ce titre, j'ai apprécié les suggestions de M. Pinxteren à propos des activités économiques. Les économistes du Port de Bruxelles travaillent de leur côté sans relâche pour trouver des activités pouvant être liées à l'eau.

L'idée de créer une zone de récupération des déchets est intéressante, d'autant que pas mal d'entreprises pratiquent cette activité dans le Port de Bruxelles. Elles ont pour ce faire des terrains dans les environs, par exemple à Grimbergen.

La semaine dernière, j'ai encore visité une entreprise située dans le port, mais stockant ses déchets de construction sur d'immenses terrains à l'extérieur, où un taux de récupération de près de 100% est atteint. Bruxelles livre énormément de déchets qu'on peut valoriser ; c'est une branche économique intéressante pour notre Région.

Ce ne sont pas des activités qui produisent beaucoup d'emplois. Quand on dit qu'on veut faire du Port de Bruxelles un port plus logistique, on parle ici d'activités qui peuvent créer davantage d'emplois. L'avantage de la valorisation des déchets est que la voie d'eau offre une alternative au transport routier. Cet aspect nous est cher dans le cadre du développement du Port de Bruxelles.

Mme Françoise Schepmans m'interroge sur l'intérêt qu'aurait bpost à travailler en partenariat avec Katoen Natie afin de réaliser les constructions nécessaires. Katoen Natie détient déjà un permis pour le site Carcoke. Cela pourrait donc accélérer les choses, comme le voudrait bpost.

Enfin, concernant la création d'emplois, il est sans doute exact qu'à très court terme, beaucoup de personnes travaillant actuellement à Anderlecht doivent désormais travailler au nord de Bruxelles.

Ne sous-estimons pas le fait que ce déménagement du sud de Bruxelles au nord de Bruxelles va engendrer un changement pour les gens qui travaillent à bpost, qu'ils doivent contourner le ring ou utiliser les transports en commun qu'il faut que nous développions absolument vers le nord de Bruxelles.

Wallonië.

Ik heb gezegd dat er bedrijven zouden kunnen worden aangetrokken die bouwmateriaal of voeding produceren, maar voorlopig komen die er niet. We moeten alle mogelijkheden in overweging nemen. Ik waardeer de voorstellen van de heer Pinxteren. De economen van de Haven van Brussel doen hun best om geschikte bedrijven te vinden.

Het idee om een zone te gebruiken voor de recyclage van afval is interessant. Veel bedrijven in de Haven van Brussel houden zich daar al mee bezig.

Vorige week bezocht ik een havenbedrijf dat zijn bouwafval bijna volledig recupereert. Brussel produceert veel herbruikbaar afval. Dat biedt economische opportuniteiten.

Dergelijke activiteiten leveren echter niet veel banen op. We willen de logistieke functie van de haven versterken om de werkgelegenheid te stimuleren. Het voordeel van recyclage van afval in het havengebied, is dat transport per schip een alternatief kan zijn voor transport over de weg.

Mevrouw Schepmans stelde vragen over een eventuele samenwerking van bpost met Katoen Natie om de bouwwerf van start te laten gaan. Dat Katoen Natie een vergunning heeft voor het Carcoketerrein, kan de zaak versnellen.

Het klopt dat op korte termijn veel mensen die momenteel in Anderlecht voor bpost werken, in het noorden van het Brussels Gewest aan de slag zullen moeten.

We mogen de gevolgen voor het personeel van bpost niet onderschatten. Zij zullen naar het noorden van Brussel moeten pendelen als het bedrijf verhuist.

Bpost biedt grote mogelijkheden inzake werkgelegenheid voor Brusselaars en is ook van plan om nieuwe activiteiten te ontwikkelen. Het bedrijf zal wel degelijk extra personeel nodig hebben; ik ben niet zo pessimistisch wat de werkgelegenheid betreft.

Il y a un grand potentiel de nouvelles offres d'emploi pour lesquelles les Bruxellois se trouvent en première ligne. Bpost entend aussi développer de nouvelles activités : cette société aura besoin de nouvelles personnes. Je ne suis pas si pessimiste quant aux possibilités d'emploi pour les Bruxellois.

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

M. Arnaud Pinxteren.- J'entends qu'on va atteindre le plein emploi à Neder-Over-Heembeek, je suis ravi pour ses habitants.

Mme la ministre, vous savez que je connais un peu les instances du Port de Bruxelles, pour avoir siégé quelques années au conseil d'administration. J'ai toute confiance en leur capacité de s'inscrire dans un projet proactif, de chercher et de démarcher les gens.

Le problème que je voulais aborder ici, c'est que nous sommes confrontés à cette obsession logistique qui a été celle du Port pendant plusieurs années. Tout le monde croyait au miracle logistique. On voulait faire de grandes boîtes de distribution, que ce soit au BILC ou à l'avant-port. Et, vous l'avez dit vous-même, la crise est arrivée en 2008 et ces activités se sont écrasées.

Il serait intéressant de sortir de ce carcan idéologique du "tout à la logistique", où celle-ci est vue comme l'unique développement possible d'activités en lien avec la voie d'eau, pour essayer de réfléchir à d'autres modèles de développement économique, partiellement en lien avec la voie d'eau. Sur le terrain de Carcoke, au-delà de 80 mètres de la voie d'eau, on n'est plus dans une logique de terrain portuaire qui peut servir pour des activités logistiques en lien avec la voie d'eau. On est dans autre chose. On peut réfléchir à des activités complémentaires. C'est le sens de mon propos.

Essayons de réfléchir aux aspects logistiques, aux aspects de développement industriel sur le site du Port de façon un peu plus large ! Les propositions et les pistes que vous avez évoquées vont dans ce sens. Je voulais simplement encore les encourager, parce que, sans elles, nous allons exporter nos déchets et la valeur ajoutée, le retraitement, se feront en dehors des limites bruxelloises. Nous devrons racheter les matériaux que nous aurons exportés.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- Blijkbaar zal er volop werkgelegenheid zijn in Neder-Over-Heembeek als bpost verhuist.*

Ik heb enkele jaren in de raad van bestuur van de Haven van Brussel gezeteld en heb er alle vertrouwen in dat de Haven in staat is om actief aan dit project mee te werken.

Het probleem is dat de Haven van Brussel zich al jaren uitsluitend op logistieke bedrijfsactiviteiten wil richten. Iedereen verwachtte alle heil van de logistieke sector, maar in 2008 sloeg de crisis in de sector toe en stortte hij grotendeels in.

Ik pleit ervoor om alternatieven voor logistieke bedrijven te overwegen, namelijk andere economische activiteiten die van de waterweg gebruikmaken. Het terrein van Carcoke ligt op 80 meter van het kanaal en is dus niet echt geschikt voor een logistiek bedrijf dat goederen over het water vervoert.

Laten we de zaken wat ruimer zien. U overliep zelf een aantal mogelijkheden. Het kan niet de bedoeling zijn dat we ons afval exporteren om het buiten de grenzen van het Brussels Gewest te laten verwerken.

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

Mme Françoise Schepmans.- L'un des intérêts poursuivis par bpost dans le cadre de son installation sur le site de Carcoke est d'avoir un accès facile au réseau routier. C'est ce qui a motivé ce choix essentiellement. Certes, on peut le regretter, mais c'est ainsi.

Lorsque vous dites que l'on réfléchit aux possibilités, vous n'avez pas évoqué de calendrier.

Vous n'avez pas répondu non plus à la question portant sur le tonnage. En effet, si l'on réduit sensiblement l'espace à hauteur de douze hectares, pourra-t-on encore respecter le tonnage tel que prévu avec Katoen Natie ?

Enfin, il est vrai que le Port de Bruxelles et la Région diminuent leurs "prétentions". Rappelons toutefois qu'il y a trois ans, la société H&M n'avait pas été retenue alors qu'elle s'était montrée intéressée par le site. Elle avait alors choisi la Région wallonne pour s'installer. J'ai donc le sentiment que ce qui n'était pas possible il y a trois ans, car on considérait alors que l'activité proposée n'amenait pas suffisamment d'emplois qualifiés, est désormais rendu possible aujourd'hui pour bpost. On peut regretter ce manque de perspective des autorités publiques et politiques quant aux investissements à réaliser dans le port.

- Les incidents sont clos.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Een van de belangrijkste redenen waarom bpost zich op het Carcoketerrein wil vestigen, is de goede aansluiting op het wegennet. U kunt dat betreuren, maar het is wel de realiteit.*

U zegt dat u meerdere opties overweegt, maar u hebt niets gezegd over de planning.

U hebt ook niet geantwoord op mijn vraag over de capaciteit. Als de oppervlakte van het bedrijfsterrein wordt beperkt tot 12 hectare, zal die dan nog wel volstaan, gezien de capaciteit die met Katoen Natie werd afgesproken?

Het klopt dat de Haven van Brussel en het Brussels Gewest hun verwachtingen hebben bijgesteld. Ik wijs erop dat H&M enkele jaren geleden geen toestemming kreeg om een distributiecentrum te vestigen in het havengebied en daarom naar het Waals Gewest is uitgeweken. Blijkbaar vond men toen dat het project te weinig werkgelegenheid opleverde, maar heeft men er nu geen bezwaar tegen dat bpost zich op het terrein zou vestigen. Ik betreur het gebrek aan vooruitziendheid van de regering.

- De incidenten zijn gesloten.

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 "l'association de la Région de Bruxelles-Capitale aux projets de reconversion de la zone du canal à Vilvorde".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de medewerking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan de projecten voor de reconversie van de kanaalzone in Vilvoorde".

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

Mme Françoise Schepmans.- Dans une déclaration à la presse faite il y a un peu plus d'un mois, le bourgmestre de Vilvorde a annoncé la mise en place d'un ambitieux programme de reconversion le long de la zone du canal. Ce projet, soutenu par le gouvernement flamand, couvre la zone s'étendant du pont de Grimbergen à Bruxelles. À l'entendre, cette partie du canal va subir une spectaculaire mutation sur une période de dix ans.

Le bourgmestre a déclaré par la même occasion espérer que Bruxelles se joindrait à ce projet de rénovation de très grande envergure.

L'idée de la commune de Vilvorde de redynamiser la zone du canal peut être appréciée comme un signe positif de développement du transport par la voie d'eau, mais la question est de savoir si le Port de Bruxelles a été informé de ce vaste projet.

Avez-vous eu connaissance du projet présenté par la commune de Vilvorde concernant la zone du canal ? Le souhait du bourgmestre de Vilvorde et de la Région flamande d'y d'associer la Région de Bruxelles-Capitale est-il concrétisé par des contacts préalables ? Le Port a-t-il été approché pour participer à une réflexion ou des travaux se rapportant à ce projet ?

Discussion

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

M. Aziz Albishari.- Je profite de l'interpellation de ma collègue pour vous demander si vous avez eu connaissance du nom que la commune de Vilvorde et le gouvernement flamand ont l'intention de donner à cet "avant-avant"-port de Bruxelles ? J'ai entendu dire que leur intention était de l'appeler "avant-Port de Bruxelles", sur le territoire flamand. Je n'ai rien contre, mais cela implique qu'il faut une concertation avec nous au préalable, afin de rester cohérents et éviter de revenir à des dénominations du type de "Brussels South".

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

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Een maand geleden heeft de burgemeester van Vilvoorde op een persconferentie de hoop uitgesproken dat het Brussels Gewest zou participeren in de reconversie van een zone langs het kanaal, meer bepaald vanaf de brug van Grimbergen tot Brussel. Dat project krijgt al de steun van de Vlaamse regering.*

Werd de Haven van Brussel ingelicht over dit project, dat de binnenvaart zeker ten goede zal komen?

Heeft de burgemeester van Vilvoorde voorafgaandelijk overleg gepleegd met het oog op een deelname van het Brussels Gewest aan de reconversie? Heeft men de Brusselse havenautoriteiten geraadpleegd?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Naar verluidt zouden de gemeente Vilvoorde en de Vlaamse regering het project de naam Voorhaven van Brussel willen geven. Voorafgaand overleg is nodig om te vermijden dat we alweer worden geconfronteerd met namen van het type Brussels South.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- M. Albishari, je ne connais pas le nom du futur port de Vilvorde.

Mme Schepmans, Hans Bonte sera très honoré d'apprendre que vous le nommez bourgmestre de Vilvorde ! Les déclarations dans la presse auxquelles vous faites référence sont en effet tirées de son interview parue dans le quotidien Le Soir le 29 octobre 2011. Comme il apparaît dans l'article, M. Bonte est jusqu'à nouvel ordre député, échevin des Affaires sociales et président du CPAS de Vilvorde, mais toujours pas bourgmestre.

Il a fait les déclarations auxquelles vous faites référence en marge d'une interview qui portait essentiellement sur les conséquences de la scission de l'arrondissement de Bruxelles-Hal-Vilvorde. Dans cette interview, il évoque dans des termes généraux la reconversion que la commune de Vilvorde réalise et souhaite encore réaliser pour la zone du canal.

Le Port de Bruxelles n'est pas concerné par ces travaux et n'a donc pas été contacté en tant que tel par la commune de Vilvorde. Les contacts de bon voisinage concernent plutôt le Port de Bruxelles et la s.a. Waterwegen en Zeekanaal, qui gère le territoire de la zone du canal à Vilvorde.

Les projets relatifs à la réaffectation de la zone du canal à Vilvorde se font, par ailleurs, de la même façon que la réaffectation de la zone du canal à Bruxelles. Dans notre Région, il s'agit de rendre la zone du canal dans le centre - du bassin Béco jusqu'à l'écluse de Molenbeek - attractive pour les riverains, grâce à la construction de nouveaux immeubles de logement, de bureaux attrayants et l'aménagement d'un environnement récréatif.

L'objectif est, par ailleurs, de réserver de façon durable la zone du canal située entre le bassin Vergote et l'avant-port aux activités économiques. Les terrains industriels pollués de cette zone sont assainis pour devenir de nouveaux terrains portuaires, où l'utilisation de la voie d'eau est prioritaire.

- L'incident est clos.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Mijnheer Albishari, ik ken de naam niet van het havenproject van Vilvoorde.*

Mevrouw Schepmans, u verwijst naar een interview van de heer Bonte, die vooralsnog schepen van Sociale Zaken en voorzitter van het OCMW van Vilvoorde is. In dat interview, dat handelt over de gevolgen van de splitsing van het arrondissement Brussel-Halle-Vilvoorde, verwijst hij in algemene termen naar de geplande reconversie van de kanaalzone in Vilvoorde.

De gemeente Vilvoorde heeft geen contact opgenomen met de Brusselse havenautoriteiten.

De reconversie van de Brusselse kanaalzone verloopt gelijkaardig. Ze is bedoeld om de zone tussen het Becobekken en de sluis van Molenbeek aantrekkelijker te maken voor buurtbewoners, door er woningen en kantoren te bouwen en in recreatieve infrastructuur te voorzien. Anderzijds zal de kanaalzone tussen het Vergotebekken en de voorhaven bestemd zijn voor economische activiteiten en zullen de sterk vervuilde industrie-terreinen in die zone worden gesaneerd.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. EMIN ÖZKARA

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

concernant "l'application des mesures qualitatives du Plan taxis".

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

M. Emin Özkara.- En juillet 2010, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a signé un accord sectoriel avec le secteur des taxis bruxellois. L'enjeu de cet accord est d'améliorer les services rendus aux usagers, ainsi que l'image de marque du secteur.

À cet effet, plusieurs mesures qualitatives et quantitatives ont été proposées, afin de trouver des solutions structurelles aux problèmes que connaît le secteur des taxis dans notre Région. Parmi les mesures concrètes et quantitatives, comme l'identité visuelle, l'augmentation tarifaire ou encore l'indexation annuelle, plusieurs sont déjà en application. Néanmoins, d'autres mesures, comme la mise en place d'un code de conduite, l'interdiction d'une concurrence déloyale, le respect des tarifs ou l'interdiction du forfait location, se font toujours attendre.

Qu'en est-il de l'application et de la programmation des mesures qualitatives ? Un code de conduite verra-t-il bientôt le jour ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Un projet de code de conduite à l'attention des chauffeurs de taxi a été réalisé par mon administration. Il a été présenté à la profession lors de la réunion du comité consultatif du 8 novembre dernier, mais n'a pas rencontré d'écho favorable de la part du secteur.

INTERPELLATIE VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

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

betreffende "de toepassing van de kwalitatieve maatregelen van het Taxiplan".

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara *(in het Frans).- Vorig jaar is de regering met de Brusselse taxisector maatregelen overeengekomen ter verbetering van de dienstverlening aan taxigebruikers en van het imago van de sector.*

Heel wat van die maatregelen zijn al van toepassing, zoals de tariefverhoging, de jaarlijke indexering en de invoering van een visuele identiteit. Maar van de redactie van een gedrags-code, het verbod op deloyale concurrentie en op het vast huurforfait, en van de naleving van de tarieven moet nog werk worden gemaakt.

Hoe ver staat het met de uitvoering van de geplande kwalitatieve maatregelen?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De taxisector was niet enthousiast over de gedragscode die mijn administratie had opgesteld. Sommige bepalingen beschouwde men als over-bodig, aangezien elke taxichauffeur die sowieso moet respecteren om zijn bekwaamheidsattest te kunnen behouden. In het voertuig vindt de taxi-*

Certaines mentions reprises dans le code ont été jugées redondantes par rapport à la base légale que doit respecter le chauffeur détenteur d'un certificat de capacité. De plus, l'affichage de ce code à bord du taxi a été considéré comme une surcharge, dans la mesure où figure déjà à l'intérieur du véhicule une affichette reprenant les tarifs, le numéro vert, la reproduction du numéro de la plaquette d'identification et la carte d'identification du chauffeur. La discussion se poursuivra donc lors du prochain comité consultatif de janvier.

La lutte contre la concurrence déloyale se manifeste par les contrôles et le suivi des infractions constatées, qui concernent, par exemple, les tarifs non réglementaires ou les taxis périphériques. Concernant ces derniers, des procédures judiciaires sont toujours en cours.

Afin de permettre à l'administration de veiller encore mieux au respect des tarifs et à l'intérêt de la clientèle, il a été décidé d'engager quatre contrôleurs supplémentaires. Leur mission principale sera de contrôler les taxis à la gare de Bruxelles-Midi, avec surveillance de la prise en charge des clients. Le suivi des contrôles et des plaintes concernant des tarifs non réglementaires peut entraîner des sanctions.

Concernant la lutte contre la fraude sociale, les agents du cadre de contrôle représentent la Direction des taxis auprès de la cellule d'arrondissement et participent à ses actions.

Des circulaires relatives au forfait location sont régulièrement adressées au secteur, invité à dénoncer les pratiques illégales. Par ailleurs, un groupe de travail s'est réuni en juin et en novembre afin d'établir des contacts entre les services concernés et de mettre sur pied des actions en collaboration avec ces autres services.

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

M. Emin Özkara.- Les quatre contrôleurs engagés sont-ils bruxellois ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vous ferai parvenir la réponse dès que je me serai renseignée.

- L'incident est clos.

gebruiker de tarieven, het groene nummer en een kopie van de identificatieplaat van de taxi en van de identiteitskaart van de chauffeur. We zullen het overleg met de sector in januari voortzetten.

Om deloyale concurrentie tegen te gaan, zijn er meer controles nodig en moeten de vastgestelde inbreuken worden bestraft. Daarom worden er vier extra controleurs in dienst genomen. Zij moeten vooral de taxi's aan het station Brussel-Zuid controleren. Voorts nemen medewerkers van de dienst Controle deel aan de strijd tegen de sociale fraude via een arrondissementele cel.

De sector wordt geregeld opgeroepen om illegale praktijken in verband met het vast huurforfait aan te geven. Een werkgroep zal de betrokken diensten samenbrengen om een actieplan ter zake op te stellen en uit te voeren.

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara *(in het Frans).- Zijn de vier nieuwe controleurs Brusselaars?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het antwoord op die vraag zal ik u later bezorgen.*

- Het incident is gesloten.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

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

concernant "les nuisances sonores du nouveau tram 62 dans l'avenue Rogier".

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

M. Emin Özkara.- Depuis la mise en circulation, en septembre dernier, de la ligne de tram 62, les riverains de l'avenue Rogier à Schaerbeek se plaignent de nuisances sonores. Selon eux, le tram 62 roulerait trop vite sur cette artère, ce qui engendrerait des vibrations inhabituelles. Par ailleurs, le poids du tram ne serait pas adapté à la circulation sur cette avenue. Les riverains se sont mobilisés et ont fait une pétition : 186 signatures ont été récoltées afin de demander une amélioration de la situation. Cette pétition vous a été envoyée, ainsi qu'à la direction de la STIB.

Pouvez-vous me donner plus d'informations concernant cette situation ? Quelles mesures concrètes ont-elles été prises pour répondre aux préoccupations des riverains ? La STIB a effectué des mesures sur cette ligne de tram. Quelles en sont les conclusions ? Avez-vous connaissance de problèmes similaires ailleurs sur le réseau de la STIB ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB est bien consciente des problèmes de vibrations ressenties par les riverains de l'avenue Rogier et de la place Meiser depuis la mise en service du

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

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

betreffende "de geluidsoverlast door de nieuwe tram 62 op de Rogierlaan".

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara *(in het Frans).- Sinds de indienstneming van tram 62 in september jongstleden klagen de inwoners van de Rogierlaan over geluids- en trillingsoverlast. De tram zou te snel rijden en het gewicht van de tram zou niet aangepast zijn aan het verkeer in de laan. De buurtbewoners hebben een petitie met 186 handtekeningen naar uw kabinet en de directie van de MIVB gestuurd met de vraag om iets aan de situatie te doen.*

Welke maatregelen zijn er genomen om de problemen op te lossen? De MIVB heeft metingen op de lijn uitgevoerd. Hoe luiden de resultaten? Zijn er op andere plaatsen van het MIVB-net soortgelijke problemen gesignaleerd?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De MIVB is zich bewust van de trillingen die de buurtbewoners van de Rogierlaan en het Meiserplein voelen sinds de invoering van*

tram 62. Dans l'état actuel de l'analyse, plusieurs causes peuvent être identifiées.

Les trams de type T-2000 ont la réputation de provoquer des vibrations plus importantes que les autres lors de leur passage, en particulier sur les appareils de voie particulièrement nombreux dans la zone concernée. Ce problème se rencontre moins avec les trams T-3000 et T-4000, la STIB ayant été particulièrement attentive à cette question lors de leur commande. C'est d'ailleurs dans le but de limiter les bruits et vibrations que la STIB a placé des dispositifs particuliers d'amortissement de ces nuisances dans tous ses chantiers de pose de nouvelles voies et de renouvellement.

Les dispositifs d'amortissement ont également été placés dans le chantier de la ligne 62. Une combinaison de difficultés techniques, de contraintes de mobilité et de contraintes d'échéance de mise en service de la nouvelle ligne ont conduit à une situation dans laquelle une partie des dispositifs n'a pas donné l'effet souhaité. Les trams circulent à vitesse normale sur cette ligne. Toutefois, vu les problèmes rencontrés, il est opportun d'appliquer localement une limitation de vitesse plus contraignante.

La STIB a procédé à des mesures de bruit et de vibrations les 9 et 10 novembre derniers. Je m'étonne donc d'entendre que ces mesures auraient été prises avant le dépôt de votre question le 7 novembre. À ce stade, les analyses sont en cours. Elles confirment l'existence de dépassements des valeurs recommandées convenues dans la convention de collaboration entre la STIB et Bruxelles Environnement.

Les premiers constats font aussi apparaître, ce qui est rassurant, que les vibrations ressenties sont moindres lors des passages des trams T-3000 utilisés sur la ligne 25. Les renseignements plus détaillés de ces analyses seront connus avant la fin de cette année.

Différentes pistes de solutions à court et moyen termes sont à l'examen, afin que des décisions puissent être prises dans les meilleurs délais possibles. Voici quelques mesures envisagées.

À court terme :

- limiter la vitesse de passage des trams dans la

tramlijn 62. Het probleem heeft meerdere oorzaken.

De trams T-2000 veroorzaken sterkere trillingen dan de nieuwe trams T-3000 en T-4000. Ook de sporen spelen een rol. Voortaan plaatst de MIVB bij de aanleg van nieuwe sporen of de vernieuwing van oude sporen, systematisch speciale voorzieningen om het geluid en de trillingen te dempen.

Dergelijke voorzieningen werden eveneens geplaatst bij de aanleg van lijn 62. Door een combinatie van technische moeilijkheden, mobiliteits- en tijdsverplichtingen heeft een deel van de maatregelen evenwel niet het gewenste resultaat. De trams rijden momenteel met een normale snelheid op deze lijn. Gezien de problemen lijkt het echter gepast om op bepaalde plaatsen een snelheidsbeperking toe te passen.

De MIVB heeft op 9 en 10 november het geluid en de trillingen op de lijn gemeten. Uit de eerste vaststellingen blijkt dat de aanbevolen waarden uit de samenwerkingsovereenkomst tussen de MIVB en Leefmilieu Brussel worden overschreden, maar ook dat de trillingen minder hard gevoeld worden bij het voorbijrijden van trams T-3000 op lijn 25, wat geruststellend nieuws is. De gedetailleerde resultaten zullen tegen het einde van het jaar bekend zijn.

Momenteel worden verscheidene oplossingen bestudeerd. Op korte termijn zou men ervoor kunnen kiezen om de snelheid van de trams T-2000 op sommige stukken te beperken, de exploitatie en de frequentie van tram 62 te herzien om doorkomsten 's morgens vroeg en 's avonds laat te vermijden, of om op lijn 62 andere trams dan die van het type T-2000 te laten rijden.

Op middellange termijn zouden er werken kunnen worden uitgevoerd om de doeltreffendheid van de antitrillingsvoorzieningen onder de sporen te verbeteren. De technische haalbaarheid daarvan wordt momenteel onderzocht.

De MIVB probeert steeds de doelstellingen inzake geluid en trillingen te respecteren die in de milieuovereenkomst met het gewest staan ingeschreven.

zone, en particulier les trams T-2000 ;

- revoir l'amplitude d'exploitation et les fréquences de passage du tram 62, afin d'éviter autant que possible les passages matinaux et en fin de soirée ;

- exploiter la ligne 62 au moyen d'autres trams que le T-2000.

À moyen terme :

- effectuer des travaux visant à améliorer la performance du dispositif antivibrations placé sous les voies.

Une étude technique en cours devrait vérifier la faisabilité de ces travaux qui ne pourront toutefois pas être programmés avant quelques mois, pour autant qu'ils puissent apporter une solution au problème.

La STIB continuera à s'inscrire dans les objectifs convenus dans la convention environnementale conclue avec la Région de Bruxelles-Capitale relative aux bruits et vibrations. Ceci permettra de résoudre les quelques problèmes du même type rencontrés sur le réseau à l'occasion du renouvellement des infrastructures.

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

M. Emin Özkara.- J'ai deux remarques à formuler sur la réponse fournie par la ministre.

Premièrement, pourrait-on obtenir une copie de l'analyse une fois finalisée, à la fin d'année, si j'en crois votre réponse ? Ce document serait utile pour déterminer les causes de ces vibrations avec précision. Parmi les 186 signataires de la pétition, certains ont vu leur habitation dégradée. Il faudrait vérifier si les fissures constatées dans les façades sont dues ou non à ces vibrations.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ferai de mon mieux.

M. le président.- C'est très modestement dit de votre part.

- L'incident est clos.

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara *(in het Frans).- Is het mogelijk om een kopie van de meetresultaten te ontvangen zodra die beschikbaar zijn, teneinde de precieze oorzaken van de trillingen te kennen? In sommige huizen zijn barsten in de gevels verschenen. Er zou moeten worden nagegaan of die door recente trillingen zijn veroorzaakt.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik zal mijn best doen.*

De voorzitter.- Dat zijn bescheiden woorden.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME CAROLINE PERSOONS

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

concernant "la mise en œuvre de la nouvelle identité visuelle des taxis bruxellois".

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

Mme Caroline Persoons.- On se souviendra de la polémique qui a eu et a peut-être encore lieu concernant le choix des couleurs des taxis bruxellois. Nous regrettons toujours que le bleu et le jaune, couleurs de la Région et de l'Europe, n'aient pas été choisis, mais le gouvernement a confirmé son choix.

Par ailleurs, l'arrêté du 3 mars 2011 fixant la nouvelle identité visuelle des véhicules de taxis est entré en vigueur et est rendu obligatoire pour l'ensemble du secteur depuis le 1er septembre 2011. Cela fait donc un peu plus de trois mois que les chauffeurs de taxis doivent adapter leur véhicule en se munissant de nouveaux spoutniks et en appliquant des bandes à damier adhésives ou magnétiques à leur véhicule.

Dès le courant du mois de septembre, de nombreux témoignages sont apparus, faisant état de problèmes rencontrés quotidiennement. Ainsi, pour certains, les spoutniks se détachent et s'envolent. D'autres évoquent un problème d'aérodynamisme : les spoutniks sont en effet inclinés dans le mauvais sens.

On relève également des alarmes qui se déclenchent de manière intempestive ou encore des bandes à damier qui se décollent. Ces deux problèmes peuvent évidemment engendrer, outre les dégâts occasionnés sur le taxi même, des accidents non négligeables pour les véhicules qui circulent aux côtés des taxis.

Dès lors, j'aimerais connaître la proportion de taxis bruxellois qui ont adopté la nouvelle identité visuelle. Étant donné que cela remonte à trois mois,

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

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

betreffende "de nieuwe look van de Brusselse taxi's".

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans).- Sinds 1 september 2011 moeten alle Brusselse taxi's beantwoorden aan de nieuwe look die in het besluit van 3 maart 2011 werd vastgelegd. Naast een nieuwe lichtbak op het dak moeten er ook stickers in dambordpatroon op de zijkanten van de wagens worden aangebracht.*

Die aanpassing verloopt evenwel niet zonder problemen. In sommige gevallen komen de nieuwe spoetniks of de stickers los. Bovendien zouden de lichtbakken niet aerodynamisch zijn omdat ze langs de verkeerde kant zijn afgerond. Er zouden zich ook problemen met het alarmsysteem voordoen.

Hoeveel Brusselse taxi's hebben reeds de nieuwe look aangenomen?

Hebt u weet van de klachten van de taxichauffeurs over de kwaliteit van het nieuwe materiaal?

Hebben de problemen tot een wijziging van de opdracht geleid? Wordt de aankoop van defect materiaal terugbetaald door het gewest?

Wat is de reactie van de bedrijven die de lichtbakken en de stickers met dambordmotief leveren?

Vond er een evaluatie plaats om de voor- en nadelen van de nieuwe look na te gaan?

je présume que c'est le cas pour tous. Dans le cas contraire, ils seraient pénalisés.

D'autre part, avez-vous eu connaissance de plaintes de chauffeurs de taxis quant à la qualité des nouveaux matériaux : des problèmes d'adhérence - les aimants permettant l'adhésion correcte des spoutniks auraient été mal conçus -, d'alarme ou de bandes à damier ?

Ces problèmes entraînent-ils une modification dans le marché ? D'autre part, est-il question de remboursement ? Plusieurs chauffeurs avaient en effet investi dans du matériel défectueux. Certains auraient été remboursés, d'autres non. La Région prend-elle ce problème en charge pour tout le monde au travers d'une mesure d'information générale ? De plus en plus de taxis remettent d'ailleurs en place leurs anciens spoutniks en raison des problèmes rencontrés.

Existe-t-il des rapports techniques des sociétés productrices de spoutniks et de bandes à damier mettant en avant certains défauts liés aux dispositifs utilisés ? Je rappelle que certains damiers manquent ou sont jaune canari...

Enfin, y a-t-il déjà eu une évaluation de la mise en œuvre de cette nouvelle identité visuelle, de ses avantages comme de ses inconvénients ? Dans l'affirmative, qu'en est-il ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- À ma connaissance, tous les taxis bruxellois, à savoir environ 1.250 taxis, ont appliqué la nouvelle identité visuelle sur les flancs de leur véhicule. Je n'ai pas connaissance d'infractions constatées quant à cette nouvelle identité visuelle.

Environ 400 véhicules sont dotés du nouveau voyant lumineux. Sur les 400 voyants lumineux distribués à ce jour, 15 voyants ont été rentrés à l'administration, car ils s'étaient détachés du toit. Malgré le fait que, si les chauffeurs suivent bien toutes les instructions reprises dans le manuel, le voyant ne peut se détacher du toit du véhicule, des améliorations sont actuellement à l'étude afin de renforcer la fixation encore davantage.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Bij mijn weten hebben alle 1.250 Brusselse taxi's het nieuwe dambordpatroon aangebracht op de flanken van hun voertuig. Ik heb geen weet van inbreuken of klachten.*

Een vierhonderdtal voertuigen heeft ondertussen ook een nieuwe lichtbak. Slechts 15 van de 400 lichtbakken werden naar de administratie teruggebracht omdat ze van het dak waren los-gekomen. Als de chauffeurs alle instructies uit het handboek zorgvuldig volgen, kan de spoetnik normaal gezien niet loskomen. De lichtbak en de wijze waarop de magneten worden vastgemaakt, hebben in het verleden alle testen van het ANPI-laboratorium doorstaan, maar voor alle zekerheid onderzoeken we toch hoe de spoetnik nog beter kan

Certains problèmes relatifs aux alarmes ont également été signalés au début de la distribution, mais ceux-ci ont été rectifiés par la société en charge de la fabrication des voyants lumineux.

Sur la base des rapports d'analyse de l'École Peugeot de maîtrise automobile et du laboratoire de l'Association nationale pour la protection contre l'incendie et le vol (ANPI), l'aérodynamisme ne peut être remis en cause.

Quant aux bandes à damier, aucune réclamation ne nous est parvenue.

En cas de détachement du voyant, il appartient à l'exploitant d'en acquérir un autre auprès de l'administration. Je vous rappelle que le voyant a passé tous les tests auprès du laboratoire de l'ANPI et qu'en aucun cas, le mode de fixation des aimants ne peut être remis en cause. À partir du moment où le réglage des aimants est fait correctement, le voyant adhère parfaitement au toit du véhicule. Néanmoins, nous allons voir si nous pouvons encore améliorer la fixation.

En ce qui concerne les bandes à damier, les exploitants s'adressent au fabricant de leur choix et l'administration n'intervient en rien dans ce cadre-là. Il s'agissait là d'une demande du secteur de pouvoir s'adresser à leur fabricant habituel.

Une évaluation sera réalisée après un an, à savoir à l'automne 2012.

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

Mme Caroline Persoons.- Je suis étonnée que les analyses établissent l'absence de problèmes d'aérodynamisme. En effet, on m'a montré des procès-verbaux dressés par la police, car les spoutniks étaient tombés et que cela occasionnait de véritables problèmes.

J'espère qu'on pourra améliorer la situation afin que pareils incidents ne se reproduisent plus. Cela représente quand même des investissements importants pour de petits chauffeurs indépendants.

Il faudra également être attentif à l'évaluation. Tout d'abord, parce que le choix des couleurs reste problématique. Ensuite, parce que le fait que ces voyants s'éteignent pratiquement totalement lorsque

worden vastgezet.

Volgens de analyseverslagen van de Peugeotschool voor Automobielbeheersing en het ANPI-laboratorium is de stroomlijn helemaal in orde.

Bij het begin van de uitdeling werden enkele problemen met het alarmsysteem gesignaleerd. Die werden echter opgelost door het bedrijf dat de lichtbakken produceert.

Voor de dambordmotieven richten de taxi-uitbaters zich tot de producent van hun keuze en komt de administratie niet tussenbeide.

Er zal pas na een jaar een evaluatie worden uitgevoerd.

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans).- Het verbaast mij dat de analyses niet wijzen op problemen met de aerodynamica. Ik heb pv's onder ogen gehad over spoetniks die gevallen waren en schade veroorzaakt hadden.*

Hopelijk kan daar iets aan gebeuren. Voor kleine zelfstandige chauffeurs betekenen dergelijke schadegevallen immers een hele streep door de rekening.

Een evaluatie dringt zich op. De keuze van de kleuren blijft een probleem, en bovendien geven de spoetniks te weinig licht als de taxi bezet is. Vooral 's winters zijn de taxi's in dat geval onvoldoende zichtbaar.

le taxi est occupé fait que, en ces temps hivernaux (il fait plus sombre plus tôt), on ne discerne presque plus ces taxis quand ils passent. Se pose alors un vrai problème de visibilité.

M. le président.- Même si j'ai une opinion personnelle concernant le spoutnik, le fait que les voyants s'éteignent quand le taxi est occupé n'est pas anormal et ce n'est pas plus mal. Voir de loin un taxi arriver est déjà un effort, mais déterminer s'il est libre ou non, c'est encore plus difficile.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les chauffeurs me disent qu'ils sont arrêtés dans la rue beaucoup plus qu'auparavant parce qu'ils sont plus visibles.

M. le président.- Il y a eu toute cette polémique sur la couleur, mais il est vrai qu'on voit ces damiers et qu'ils ne sont pas vilains.

Mais d'autre part, le spoutnik était plus visible avant et l'on y voyait l'Iris de la Région.

Le compromis n'est pas mauvais.

- L'incident est clos.

De voorzitter *(in het Frans).- Het is goed dat de lichten van de spoetniks kunnen uitgaan: anders kun je niet zien of een taxi al dan niet vrij is.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De chauffeurs zeggen dat ze vaker op straat door klanten worden tegengehouden, omdat ze veel zichtbaarder zijn.*

De voorzitter *(in het Frans).- Het dambordpatroon is inderdaad erg zichtbaar.*

De vroegere spoetnik was echter nog zichtbaarder en bevatte bovendien het irislogo van het gewest.

Kortom, een goed compromis.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "le réaménagement de l'avenue Woeste à Jette".

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Le réaménagement de l'avenue Woeste à Jette devait débuter avant l'échéance du permis d'urbanisme, fin juillet 2011. Bruxelles Mobilité a cependant demandé une prorogation de sa durée de validité et la STIB remplacera simultanément les voies de*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de heraanleg van de Woestelaan in Jette".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De Woestelaan in Jette zal in de nabije toekomst volledig heraangelegd worden. De werkzaamheden moesten normaal gezien van start gaan voor het verstrijken van de stedenbouwkundige vergunning (eind juli 2011). Mobiel Brussel heeft echter een verlenging van de

tram de l'avenue.

À ce jour, les travaux n'ont pas encore débuté en raison d'un problème de conduites de gaz. Dans le cadre de ce réaménagement, les cyclistes avaient exposé leurs griefs quant aux aménagements de la piste cyclable et du rond-point.

Où en est ce dossier ? Un nouveau permis d'urbanisme a-t-il été demandé et obtenu ? Si oui, jusque quand est-il valable ? En quoi diffère-t-il du précédent ? Un prolongement du premier permis d'urbanisme a-t-il été demandé et obtenu ? Ce permis a-t-il subi des modifications ? Si oui, lesquelles ?

Les voies de tram seront-elles posées en une fois ? Le tram circulera-t-il en site propre ? La nouvelle demande ou le prolongement du permis tient-il compte des griefs des cyclistes, qui demandent une piste séparée de la chaussée ainsi qu'un aménagement convivial du carrefour entre la rue Léopold Ier et l'avenue Woeste ? Quand débutera le réaménagement de l'avenue ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Bruxelles Mobilité n'a pas demandé de nouveau permis d'urbanisme, mais a prolongé l'existant jusqu'au 23 juin 2012. Le placement des voies de tram est prévu en deux phases successives, de manière à maintenir le transport public pendant toute la durée des travaux.*

Le projet tient compte autant que possible des souhaits des cyclistes. Si Bruxelles Mobilité a décidé d'aménager la piste cyclable au niveau de la chaussée, c'est pour leur sécurité. En effet, outre les véhicules stationnés le long de l'avenue, on y compte également de nombreuses maisons avec

geldigheidsduur van de stedenbouwkundige vergunning aangevraagd, onder meer omdat de MIVB de tramsporen op de Woestelaan zal vervangen en dat gelijktijdig met de wegenwerken wil doen.

De werken zijn nog altijd niet gestart. Er zou een probleem zijn met de gasleidingen, waardoor de werken nog meer vertraging oplopen. Vorig jaar al heb ik u een vraag gesteld betreffende de fiets-voorzieningen in het kader van de heraanleg van de Woestelaan. De fietsers hadden eerder al een bezwaarschrift ingediend inzake de aanpassingen aan het fietspad en de rotonde.

Daarom pols ik u graag naar de stand van zaken in dit dossier. Werd een nieuwe stedenbouwkundige vergunning aangevraagd en verkregen? Zo ja, tot wanneer is die nieuwe vergunning geldig? Wat is het verschil met de vorige vergunning? Werd een verlenging van de eerste stedenbouwkundige vergunning aangevraagd en verkregen? Zijn er aanpassingen gebeurd? Zo ja, welke?

Zullen de tramsporen in één keer worden aangelegd? Gaat het om een tram in eigen bedding? Is er bij de nieuwe aanvraag of verlenging rekening gehouden met de verzuchtingen van de fietsers? Ik verwijs naar het bezwaarschrift van een zeventigtal fietsers die voorstander zijn van een rood geasfalteerd fietspad dat over het hele traject van de rijbaan gescheiden is, alsook van een fiets-vriendelijke aanpassing van het kruispunt van de Leopold I-straat en de Woestelaan. Wanneer zal de heraanleg van de Woestelaan van start gaan?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Mobiel Brussel heeft geen nieuwe stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. Wel werd de bestaande vergunning verlengd tot 23 juni 2012. De plaatsing van de tramsporen is gepland in twee opeenvolgende fases, zodat het openbaar vervoer blijft functioneren tijdens de volledige duur van de werken. De eigen bedding voor de trams blijft behouden.

Het project houdt zoveel mogelijk rekening met de wensen van de fietsers. Mobiel Brussel heeft de voorgestelde fietsinrichtingen grondig bestudeerd en heeft besloten het fietspad ter hoogte van de

garage. Le manager vélo a lui aussi examiné le dossier en détail.

Selon le calendrier, les travaux débuteront au printemps 2012 et dureront probablement plus d'un an. Vu le retard initial des travaux de réaménagement de l'avenue Woeste, la STIB en profite pour y remplacer les voies de tram, évitant ainsi un nouveau chantier dans les prochaines années.

Les voies seront renouvelées sur toute la longueur du tracé, dont les modifications seront limitées. Le tram circulera toujours en site propre.

Les poteaux des caténaires initialement placés au centre sont trop proches des arbres et devront être déplacés. Cette opération exige une modification du permis, qui ne devrait toutefois pas entraîner de retard.

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Je suivrai attentivement ce dossier. Vu les nombreuses écoles alentour, il aurait été rassurant pour les parents de savoir que leurs enfants circulent sur une piste cyclable séparée de la chaussée, même si cette situation n'est pas plus sûre objectivement. C'est une occasion manquée, mais l'essentiel est que l'avenue soit réaménagée le plus rapidement possible.*

Au cas où le chantier n'aurait pas démarré au printemps, je ne manquerai pas de vour réinterroger.

rijweg aan te leggen. Dat moet de veiligheid van de fietsers ten goede komen: niet alleen staan er auto's geparkeerd langs de rijweg, maar de Woestelaan telt ook veel woningen met garages. Ook de fietsmanager heeft het dossier grondig bekeken.

Volgens de planning zullen de werken in de lente van 2012 van start gaan. Ze zullen vermoedelijk iets meer dan een jaar duren. In eerste instantie waren er geen plannen om de sporen op de Woestelaan te vernieuwen, maar door de vertraging van de heraanleg is dat vandaag toch opportuun. Zo kan een globale heraanleg van de laan worden georganiseerd en kan de MIVB de hinder voor de omwonenden tot een minimum beperken en vermijden dat er binnen een paar jaar een nieuwe werf op de laan moet worden georganiseerd.

De sporen zullen over de gehele lengte worden vernieuwd. De wijzigingen aan het tracé van de tram blijven beperkt. Zoals gepland in de stedenbouwkundige vergunning worden de haltes slechts licht verplaatst en wordt de tussenspoorbreedte verhoogd. De tram blijft in eigen bedding rijden.

De palen voor de bovenleidingen staan nu centraal, waardoor ze te dicht bij de bomen zijn gevestigd. Ze zullen dus verplaatst moeten worden en daarvoor moet de MIVB een wijziging van de vergunning aanvragen. Samen met het adviesbureau moeten we bekijken waar de palen het best zouden staan, eventueel in combinatie met de openbare verlichting. Deze wijziging van de vergunning zou normaal gezien geen vertraging mogen opleveren.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik zal dit dossier nauwlettend volgen. Voor alle duidelijkheid, ik ben blij dat de heraanleg zal plaatsvinden en dat er nieuwe fietsvoorzieningen komen. U erft dit dossier natuurlijk van uw voorganger, die een andere visie had op de zaak.

Het is niet omwille van veiligheidsredenen dat een gelijkgronds fietspad beter is. Gezien de vele scholen in de buurt ben ik van mening dat het voor ouders een gerustgestellende gedachte is dat hun kinderen kunnen fietsen op een fietspad dat van de rijbaan gescheiden is, zelfs al is dat objectief gezien niet veiliger. Het lijkt mij een gemiste kans, maar

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE 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 "l'organisation d'un festival sur le site de Tour & Taxis".

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

Mme Françoise Schepmans.- Un festival bien connu a lieu à la fin du mois de juin depuis plusieurs années sur le site de Tour & Taxis et rencontre un très large succès auprès du public. Il semble qu'en raison de travaux projetés sur ce site, les organisateurs doivent rechercher un autre espace pour le festival de fin juin 2012.

J'ai lu dans la presse que le festival pourrait compter sur un espace de 70.000m² aménagé par le Port de Bruxelles. Vous comprendrez ma surprise d'apprendre que le Port dispose d'un espace assez grand, qu'il mettrait à la disposition des organisateurs du festival.

Quel est le site que le Port pourrait ainsi mettre à la disposition du festival en juin 2012 ? Faut-il en déduire que ce terrain serait inoccupé à présent et que le Port n'aurait en vue aucune affectation d'ici là ? Quelles seraient les conditions d'occupation convenues entre le Port et les organisateurs du festival, si cette information se révèle exacte ?

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

het voornaamste is dat de laan zo snel mogelijk wordt heraangelegd. Als ik in de lente merk dat de werken nog niet gestart zijn, vrees ik dat ik u daarover opnieuw een vraag zal moeten stellen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de organisatie van een festival op de site Thurn & Taxis".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Al jaren vindt er eind juni een bekend muziekfestival plaats op het terrein van Tour & Taxis. Omdat er werken worden gepland, zouden de organisatoren in 2012 een andere locatie moeten zoeken.*

Ik las dat het festival een terrein van de Haven van Brussel met een oppervlakte van 70.000 m² zou kunnen gebruiken. Ik was erg verbaasd dat de haven zo'n groot terrein heeft.

Over welk terrein gaat het precies? Is het momenteel niet in gebruik? Welke afspraken zijn er gemaakt met de organisatoren van Tour & Taxis?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il est vrai que Couleur Café est intéressé par l'idée d'utiliser une partie du terrain attenant au centre de tri pour l'édition 2012 du festival. Le Port n'a pas encore conclu d'accord à ce sujet, mais est en négociations avec les organisateurs. Si un accord survient, celui-ci ne serait valable que pour l'année 2012. Le Port loue également ce terrain à d'autres instances dans le cadre de concessions temporaires d'un an maximum.

Je souhaite également rappeler que le Port de Bruxelles est actuellement en train d'étudier avec la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) la possibilité d'installer de nouvelles activités économiques sur ce terrain, étant donné que ce dernier est toujours considéré comme une zone portuaire et logistique dans le Plan régional d'affectation du sol (PRAS).

- L'incident est clos.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Couleur Café wil inderdaad in 2012 het terrein naast het sorteercentrum gebruiken. De Haven van Brussel onderhandelt met de organisatoren. Als er een akkoord komt, zal dat enkel voor het jaar 2012 gelden. De Haven verhuurt het terrein soms ook aan andere instanties voor maximum een jaar tijd.*

Momenteel bestudeert de Haven van Brussel samen met de GOMB de mogelijkheid om nieuwe economische activiteiten te ontwikkelen op het terrein, aangezien het nog steeds als een locatie voor haven- en logistieke activiteiten staat vermeld in het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP).

- Het incident is gesloten.