



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

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

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

**RÉUNION DU  
MERCREDI 29 FÉVRIER 2012**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

**Commissie voor de Infrastructuur,  
belast met Openbare Werken  
en Verkeerswezen**

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 29 FEBRUARI 2012**

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  
Direction des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [crriv@parlbruirisnet.be](mailto:crriv@parlbruirisnet.be)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
<http://www.parlbruparlirisnet.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  
Directie verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [crriv@bruparlirisnet.be](mailto:crriv@bruparlirisnet.be)

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op  
<http://www.parlbruparlirisnet.be/>

<b>SOMMAIRE</b>		<b>INHOUD</b>	
<b>INTERPELLATIONS</b>	7	<b>INTERPELLATIES</b>	7
- de Mme Céline Delforge	7	- van mevrouw Céline Delforge	7
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les nouveaux chiffres de la répartition par mode des voyageurs de la STIB".		betreffende "de nieuwe cijfers over de verdeling van de vervoerswijze van de MIVB-gebruikers".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge, Mme Béatrice Fraiteur.</i>	9	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Béatrice Fraiteur.</i>	9
<b>QUESTIONS ORALES</b>	12	<b>MONDELINGE VRAGEN</b>	12
- de Mme Céline Delforge	12	- van mevrouw Céline Delforge	12
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les conclusions de l'étude parue dans Articulo relative à la réorganisation du réseau de transports en commun à Bruxelles".		betreffende "de conclusies van de studie in Articulo over de reorganisatie van het openbaarvervoersnet in Brussel".	
- de Mme Françoise Schepmans	16	- van mevrouw Françoise Schepmans	16
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la réparation des dégâts à la station de métro Gare de l'Ouest".		betreffende "de herstelling van de schade in het metrostation Weststation".	

- de Mme Béatrice Fraiteur	18	- van mevrouw Béatrice Fraiteur	18
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "le nouveau système de check-out des portillons".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "het nieuwe check-outsysteem van de toegangspoortjes".	
- de Mme Annemie Maes	21	- van mevrouw Annemie Maes	21
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "le choix de matériaux lors de l'aménagement ou de la réparation des pistes cyclables et le contrôle des finitions visant à renforcer le confort des cyclistes".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de materiaalkeuze bij het aanleggen of verbeteren van fietspaden en de controle op de afwerking om het fietscomfort te verhogen".	
- de Mme Françoise Schepmans	26	- van mevrouw Françoise Schepmans	26
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "la vidéo du tram 19 circulant portes ouvertes".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de video van tram 19 die met open deuren reed".	
- de Mme Annemie Maes	29	- van mevrouw Annemie Maes	29
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "un réaménagement de la place Saintelette respectueux des cyclistes".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de fietsvriendelijke heraanleg van het Sainteletteplein".	
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	33	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	33
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

concernant "l'organisation et le fonctionnement effectif des lignes de bus desservant le sud-est résidentiel bruxellois".		betreffende "de organisatie en werking van de buslijnen in het residentiële zuid-oosten van Brussel".
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	38	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,
concernant "la rénovation de la station de métro Montgomery et de ses abords".		betreffende "de renovatie van het metrostation Montgomery en de omgeving ervan".
INTERPELLATIONS	41	INTERPELLATIES
- de Mme Brigitte De Pauw	41	- van mevrouw Brigitte De Pauw
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,
concernant "les mesures visant à encourager les déplacements à pied".		betreffende "de maatregelen om het voetverkeer te stimuleren".
<i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Annemie Maes, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Brigitte De Pauw.</i>	44	<i>Besprekking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Annemie Maes, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Brigitte De Pauw.</i>
- de M. Philippe Pivin	52	- van de heer Philippe Pivin
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,
concernant "l'évolution des modifications du Code de la route et des agents sanctionnateurs prévus par le code".		betreffende "de wijzigingen van het verkeersreglement en de sanctionerende agenten waarin het reglement voorziet".

- de M. Arnaud Pinxteren	52	- van de heer Arnaud Pinxteren	52
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "la mise en place des tourne-à-droite cyclistes et des rues à vélos".		betreffende "de invoering van het rechtsafslaan van de fietsers en van de fietsstraten".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'Etat, M. Arnaud Pinxteren.</i>	54	<i>Besprekking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Arnaud Pinxteren.</i>	54
QUESTION ORALE	56	MONDELINGE VRAAG	56
- de M. Arnaud Pinxteren	56	- van de heer Arnaud Pinxteren	56
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "l'octroi d'un subside régional aux communes pour l'évaluation et le développement de leur politique cyclable".		betreffende "de toekenning van een gewestelijke subsidie aan de gemeenten voor de evaluatie en de uitbouw van hun fietsbeleid".	

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

## INTERPELLATIONS

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Delforge.

### INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les nouveaux chiffres de la répartition par mode des voyageurs de la STIB".

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

**Mme Céline Delforge.-** Madame la ministre, vous connaissez l'amour que j'ai pour la carte Mobib.

(Rires)

C'est donc avec bonheur que j'ai pris connaissance des premiers résultats et comptages que cette carte nous a livrés. J'avoue que ces résultats sont loin d'être intéressants.

En effet, l'on sait que sur la base des comptages manuels, la STIB a toujours pensé son réseau en partant du principe que 50% de ses voyageurs choisissaient (ou subissaient) le métro comme mode de déplacement et, dans une moindre mesure, les trams et les bus. Or, grâce à Mobib, nous savons désormais qu'il n'en est rien ! Ce dogme est même parfaitement démenti et nous allons donc devoir changer de paradigme. On touche effectivement à quelque chose de fondamental en se rendant compte que, peu ou prou, les voyageurs se répartissent selon 1/3 - 1/3 - 1/3 dans chaque mode de déplacement public. Bref, plus de 50% des voyageurs fréquentent le réseau de surface.

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Delforge.

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de nieuwe cijfers over de verdeling van de vervoerswijze van de MIVB-gebruikers".

**De voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-**  
*Mevrouw de minister, u weet hoeveel ik van de Mobibkaart hou.*

(Gelach)

*Ik heb dan ook met plezier kennis genomen van de eerste, interessante tellingen sinds de invoering van de Mobibkaart.*

*Afgaand op manuele tellingen volgde de MIVB tot voor kort het principe dat 50% van de reizigers de metro nam. De tram en de bus zouden minder vaak gebruikt worden. Maar dankzij Mobib weten we nu dat dat niet klopt. We stellen vast dat het gebruik van het openbaar vervoer evenredig verdeeld is over de tram, de bus en de metro. Meer dan de helft van de gebruikers reist dus op het bovengrondse netwerk.*

*Dat is een niet onbelangrijke vaststelling. Het betekent immers dat de investeringen niet altijd het reiscomfort beïnvloedden zoals wij veronderstelden dat ze dat deden. Elke euro die in het busvervoer*

Cette découverte est non négligeable puisqu'on peut raisonnablement imaginer que les investissements et dépenses ne touchent pas les voyageurs de la façon qu'on croyait. Quand on investit un euro dans le bus, on touche beaucoup plus de personnes qu'on ne le pensait. Dans de telles circonstances, la logique veut qu'on en tire des conclusions et que l'on réajuste certains paramètres.

Je vous avoue que cette découverte m'a bouleversée. Alors que nous allons devoir travailler à un redéploiement du réseau puisque la STIB table sur des augmentations non négligeables du nombre de voyageurs et si l'on veut que le réseau réponde aux besoins et souhaits des voyageurs ainsi qu'à la réalité, d'autres cibles devront sans doute être choisies.

Ces chiffres tiennent-ils compte du fait que le taux de validation est par définition plus élevé dans le métro que dans les trams et bus ? Vous n'ignorez pas qu'il est plus difficile de pénétrer dans le métro sans valider sa carte Mobib. Il y a moyen mais c'est plus difficile et cela contrevient au règlement. En revanche, dans les bus et les trams, le taux de validation est beaucoup plus éloigné des 100% car les machines de validation sont inaccessibles (trop de monde ou panne). Les chiffres livrés jusqu'à présent ont-ils été rectifiés et libérés du biais du taux de validation variable en fonction des modes ?

Puisque la carte Mobib contient le code postal du détenteur (ce qui m'a toujours gênée en termes de données personnelles), pouvez-vous me communiquer la répartition pour les voyageurs résidant à en Région bruxelloise, d'une part et ceux résidant en dehors notre Région, d'autre part ? On pourrait raisonnablement penser que Bruxellois et non-Bruxellois n'utilisent pas les réseaux de surface et souterrains de la même façon.

Quel est le pourcentage des investissements et des frais de fonctionnement affectés à chaque mode ? Se situe-t-on dans le 1/3 - 1/3 - 1/3 ou sait-on davantage sur les chiffres supputés précédemment ?

Cette nouvelle donne, qui constitue comme je l'ai dit un nouveau paradigme, est-elle en voie d'être intégrée dans les choix d'investissement et de réseau ou, à tout le moins, de faire l'objet d'une réflexion en ce sens ?

*gestopt wordt, bereikt veel meer reizigers dan gedacht. We moeten dan ook de nodige conclusies trekken en bepaalde parameters aanpassen.*

*Het netwerk moet worden geherstructureerd. De MIVB verwacht immers een sterke toename van het aantal reizigers. Als we willen dat het openbaar vervoer zowel aan de noden van de reizigers als aan de stijgende vraag beantwoordt, moeten we de zaken anders aanpakken.*

*Houden de cijfers er rekening mee dat de reizigers hun Mobibkaart veel vaker valideren op de metro dan op de tram of de bus? Werden de cijfers in functie daarvan gecorrigeerd?*

*Aan de Mobibkaart is de postcode van de gebruiker gekoppeld. Wat is de verhouding tussen reizigers die in het Brussels Gewest wonen en gebruikers van buiten het gewest? We kunnen er immers van uitgaan dat de Brusselaars het openbaar vervoer anders gebruiken dan niet-Brusselaars.*

*Hoeveel wordt er in elk vervoermiddel geïnvesteerd? Worden de middelen evenredig verspreid over bus, tram en metro? Wordt er met de nieuwe cijfers rekening gehouden bij de investeringen en de uitbouw van het netwerk, of is men dat van plan?*

*Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Ces chiffres sont effectivement étonnantes. Avant toute chose, je tiens à vous préciser que si ces nouveaux chiffres de répartition entre les modes officialisent une certaine situation, il ne s'agit pas d'une découverte à même de révolutionner ou de remettre en cause certaines décisions du passé. C'est la première fois que nous utilisons les chiffres Mobib et l'utilisation de cet instrument n'est pas encore très précise. Il faut encore notamment installer les portiques dans plusieurs stations, ce qui devrait faire évoluer les chiffres.

Les constats de saturation de certains axes, comme l'axe Est-Ouest du métro ou la ligne de bus 71, ont toujours été basés sur des comptages effectifs des flux de voyageurs. Ces constats gardent toute leur pertinence. Ce ne sont pas les nouveaux chiffres obtenus par les cartes Mobib qui changent ces constats.

Les parts modales calculées tiennent en effet compte du taux de validation effectif dans les différents modes, et cela en fonction des différents cas de figure rencontrés, comme les stations avec ou sans portillons, les lignes de bus où est appliquée la montée par la porte avant et les autres, etc.

Si le code postal est certes une donnée figurant sur la puce des cartes Mobib, cette donnée n'a pas pour finalité d'être utilisée pour les analyses de flux de déplacements. Ceux-ci sont en effet anonymisés et les bases de données sont isolées. La STIB se conforme ainsi au plan d'action convenu avec la Commission de protection de la vie privée. En outre, il n'est pas inutile de préciser qu'il subsiste actuellement toujours une partie non négligeable des déplacements qui s'effectuent avec des titres magnétiques, ce qui aurait de toute façon rendu impossible une répartition des déplacements entre les Bruxellois et non-Bruxellois. La carte Mobib nous livrera des chiffres de plus en plus précis et fiables, et ces chiffres seront donc plus intéressants.

Lorsqu'on regarde les chiffres de l'enquête Beldam (Belgian daily mobility) pour les heures de pointe, il appert que le métro en heure de pointe est encore

*Bespreking*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De nieuwe cijfers zijn niet zo ophefmakend als u het laat uitschijnen. Ze zullen ons niet doen terugkomen op beslissingen uit het verleden. Het is de eerste maal dat we deze cijfers gebruiken en de telling staat nog niet helemaal op punt. In enkele stations moeten er bijvoorbeeld nog toegangspoortjes komen, wat de cijfers zal veranderen.*

*De vaststelling dat bepaalde assen verzadigd zijn, zoals de oost-westverbinding van de metro of buslijn 71, zijn altijd gebaseerd geweest op effectieve tellingen van reizigersstromen. Die vaststellingen blijven pertinent.*

*De opgemeten verplaatsingen per vervoerswijze houden rekening met de valideringsgraad in de verschillende vervoersmodi, en dit in functie van de specifieke context (stations met of zonder toegangspoortjes, buslijnen met of zonder 'vooraan instappen', enzovoort).*

*Verder is het niet de bedoeling de postcode te gebruiken voor de analyse van de verplaatsingsstromen. Die analyses worden anoniem uitgevoerd. Zo voegt de MIVB zich naar het actieplan dat werd overeengekomen met de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer. Bovendien gebeurt een niet te verwaarlozen deel van de verplaatsingen nog steeds met magneetkaarten, waardoor we sowieso niet in staat zijn de verhouding tussen Brusselaars en niet-Brusselaars vast te stellen.*

*Uit de resultaten van de Beldam-enquête (Belgian daily mobility) blijkt dat de metro het vaakst wordt gebruikt tijdens piekuren. Met dat gegeven moeten we rekening houden wanneer we investeringskeuzes maken.*

*Voor 2010 ziet de verdeling van de investeringskosten per vervoerswijze er als volgt uit: 18,5% voor de metro, 59,43% voor de tram, 21,94% voor de bus en 0,13% voor het 'persoonlijk vervoer'. De werkingskosten waren als volgt verdeeld: 26,81% voor de metro, 34,43% voor de tram, 37,14% voor de bus en 1,62% voor het*

le moyen de déplacement le plus utilisé. Il faut tenir compte de l'ensemble de ces éléments quand on veut parler de capacité ou d'investissement.

La répartition modale exprimée en pourcentage des charges de fonctionnement et d'investissement est la suivante. En ce qui concerne les investissements, en 2010, le métro représentait 18,5%, le tram 59,43%, le bus 21,94% et les transports spéciaux 0,13%. En 2010, les charges de fonctionnement étaient de 26,81% pour le métro, de 34,43% pour le tram, de 37,14% pour le bus et de 1,62% pour les transports spéciaux.

Nous nous devons également d'anticiper. Or, les besoins en capacité de transport sont en forte croissance depuis un certain nombre d'années et les perspectives d'avenir montrent une continuité de cette tendance.

Les investissements réalisés et les propositions d'investissements en cours tiennent compte de ces évolutions dans les trois modes (bus, tram et métro). En effet, l'inter-modalité nécessite de conserver un équilibre en termes de capacité afin de garantir la complémentarité.

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

**Mme Céline Delforge.-** Si j'ai bien suivi le débat relatif à Mobib, l'avantage principal mis en avant ces dernières années était précisément cette connaissance fine du réseau et de sa fréquentation. Puisque des stations ne sont pas équipées de portillons et que l'on peut dès lors imaginer que la validation est moindre, tout comme la montée à l'avant du transport, je me permets de penser que la connaissance du réseau bus est plus lacunaire encore aux heures de pointe.

Je vous invite à emprunter le réseau de bus 54 ou 38 aux heures de pointe : avec la meilleure volonté du monde, je vous garantis que personne ne valide lors de l'embarquement par l'avant dans un bus simple.

Le fait qu'il s'agisse de bus dans lesquels il convient de monter à l'avant rend les statistiques liées à la validation du titre de transport virtuelles. Si, pour pointer, tout le monde montait par l'avant du bus, plus personne ne pourrait embarquer après trois arrêts ! Par conséquent, je ne suis pas sûre que l'on

'persoonlijk vervoer'.

*We moeten voldoende anticiperen. De nood aan meer vervoerscapaciteit neemt de laatste jaren enorm toe en die tendens zal aanhouden.*

*De gerealiseerde investeringen en de lopende investeringsvoorstellingen houden daarmee rekening voor zowel de bus, de tram als de metro. Om de complementariteit te verzekeren is het belangrijk om op evenwichtige wijze de capaciteit van de verschillende vervoersmodi uit te breiden.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Het belangrijkste voordeel dat de laatste jaren in het debat over Mobib naar voren werd geschoven, was net de mogelijkheid een beter overzicht te krijgen van het vervoersnet en de gebruikers.*

*Doordat enkele stations nog geen poortjes hebben en in sommige bussen het principe van vooraan opstappen geldt, beschikken we nog niet over de volledige gegevens, vooral tijdens de piekuren.*

*Het principe van vooraan opstappen heeft zeker een invloed op de tellingen. Ik kan u verzekeren dat op bus 54 of bus 38 tijdens de piekuren haast niemand valideert bij het vooraan opstappen. Verder is het voldoende te weten hoeveel gebruikers buslijn 71 telt om te beseffen dat die lijn volledig verzadigd is. De MIVB overweegt trouwens om die buslijn door een tramlijn te vervangen.*

*De vroegere telmethode hield in dat er tijdens de piekuren agenten aan de bushaltes stonden, die*

maîtrise tout à fait les informations liées au billet avec des critères tels que celui de l'embarquement par l'avant dans les transports en commun.

Par ailleurs, en ce qui concerne les constats de saturation sur des lignes telles que celle du bus 71, je vous dirais qu'il suffit d'avoir connaissance du nombre de voyageurs l'empruntant pour le savoir. Il s'agit en quelque sorte d'une ligne "historiquement saturée" et ce n'est d'ailleurs pas pour rien que l'on songe à la "tramifier".

L'ancienne méthode d'élaboration de statistiques était celle des statisticiens, ces agents postés aux arrêts de bus qui, aux heures de pointe, estimaient à l'oeil le nombre de voyageurs embarquant.

J'ai discuté avec certains d'entre eux qui m'expliquaient qu'il était déjà fort difficile, à l'époque, d'appliquer pareille méthode car il suffit que les gens soient amassés près d'une porte ou relativement bien répartis dans le véhicule (dont la taille et la capacité varient), pour que les résultats soient biaisés.

Ces comptages étaient donc particulièrement approximatifs à l'époque et il existait sans doute déjà des outils plus performants pour améliorer la précision de ces derniers. Par ailleurs, je me demande pourquoi l'on continue à inscrire le code postal de l'utilisateur dans la puce du titre de transport si l'on ne s'en sert pas au final.

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Êtes-vous finalement pour ou contre ce système ?

**Mme Céline Delforge.-** Les chiffres s'affineront probablement au cours du temps mais, malgré tout, des enseignements importants devront être tirés de cette répartition par modes. Plus on pourra affiner le profil de l'utilisateur, en particulier géographique, plus l'on fera de découvertes.

Il est vraiment temps d'intégrer cette donne dans les plans d'extension du réseau car on sait également que les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées,... utilisent de toute façon plus volontiers le réseau de surface. Nous devrons tout de même nous pencher à nouveau sur la question du changement de paradigme que l'on a pu découvrir à l'occasion des premiers comptages de la carte Mobib.

*schatten hoeveel reizigers instapten. Enkele onder hen hebben mij toegegeven dat dat een moeilijk uitvoerbare methode was en dat de manier waarop de reizigers zich over de bus verspreidden, al een invloed kon hebben op de cijfers.*

*Verder vraag ik mij af waarom we de postcode van de gebruikers opslaan in de chip van de Mobibkaart als we die gegevens toch niet gebruiken.*

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** Bent u eigenlijk voor of tegen het systeem?

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** De cijfers zullen waarschijnlijk nog veranderen, maar toch denk ik dat er belangrijke lessen uit kunnen worden getrokken. Hoe beter we het profiel van de gebruikers kunnen definiëren, vooral geografisch gezien, hoe meer zaken we zullen ontdekken.

*Het is belangrijk dat we rekening houden met deze recente cijfers bij de uitwerking van de uitbreidingsplannen van het net.*

**M. le président.-** Je rappelle qu'à la suite des auditions réalisées ici et relatives à la carte Mobib, il était question que l'on en reparle et que l'on suggère d'éventuelles recommandations. Il s'agit donc d'un élément que l'on peut inscrire, si nécessaire, à l'ordre du jour.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Nous avions dit que les données fournies par la puce du titre de transport et renseignant l'adresse, le code postal de l'utilisateur, n'allait pas être utilisées pour l'analyse. Elles sont néanmoins là pour autre chose.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les conclusions de l'étude parue dans Articulo relative à la réorganisation du réseau de transports en commun à Bruxelles".

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

**Mme Céline Delforge.-** Le septième numéro de la revue scientifique Articulo contenait les résultats d'une recherche consacrée au réseau de la STIB et intitulée "Réorganisation d'un réseau de transport collectif urbain, ruptures de charge et mobilités éprouvantes à Bruxelles". En d'autres termes, il s'agit d'une évaluation de la restructuration du réseau de la STIB sous le prisme de l'augmentation du nombre de ruptures de charge ou correspondances.

Cette étude met en lumière des constats qui

**De voorzitter.-** Na de hoorzittingen over de Mobibkaart hebben de commissieleden het idee geopperd om een aantal aanbevelingen ter zake te formuleren. Dat kunnen we agenderen.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De gegevens die op de chip van de Mobibkaart staan, worden niet gebruikt voor de analyse van de cijfers maar hebben een ander nut.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de conclusies van de studie in Articulo over de reorganisatie van het openbaarvervoersnet in Brussel".

**De voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *In het zevende nummer van het wetenschappelijk tijdschrift Articulo zijn de resultaten gepubliceerd van een studie met als titel "Reorganization of an urban public transport network, transfers and difficult journeys in Brussels". Het gaat over een heuse evaluatie van de jongste herstructurering van het MIVB-net.*

*Volgens de onderzoekers hebben de reizigers veel meer verloren dan ze hebben gewonnen. Zo heeft sinds 2009 bijna een kwart van de Brusselse*

méritent d'être intégrés à la stratégie réseau de la STIB puisqu'il ne s'agit ni plus ni moins que de l'évaluation de la dernière grande restructuration du réseau.

J'ai fait une sélection parmi les éléments les plus frappants. Concernant la comparaison entre le réseau en 2006 et en 2009, "près d'un quart de la population bruxelloise perd son accès direct à l'hypercentre, pour seulement 2% qui le gagne". Il ne s'agit pas là d'un progrès.

Par ailleurs, les chercheurs nous expliquent que "le nombre de gains est nettement plus faible que celui des pertes. On peut en conclure que, globalement, la réorganisation du réseau de la STIB aura conduit à rendre encore plus pénibles un certain nombre de déplacements pour la population captive des transports publics et à les rendre encore moins attractifs pour les populations aisées qui disposent d'une (ou plusieurs) automobile(s)."

Ce constat énonce l'exact contraire des objectifs affichés par notre Région en matière de mobilité et concerne directement vos compétences de ministre à l'exclusion de la STIB ou de l'Administration, "du point de vue politique et de la gouvernance urbaine, nos résultats, même partiels, soulignent indirectement le poids prépondérant d'un exploitant de transport public qui a réussi à imposer une réorganisation du réseau conçue principalement en fonction des contraintes propres qu'elle subit en surface, sans contrôle par l'administration en charge de la stratégie politique de la mobilité - dont les études confirment pourtant la forte pénibilité des correspondances -, le tout avec l'aval finalement de la sphère politique qui a peut-être trop fait confiance aux arguments techniques (qui n'en sont pas toujours...). Ceci pose également la question de la faible participation des usagers des transports collectifs (en particulier les plus captifs et les plus sensibles à la pénibilité des déplacements) au débat public, usagers dont on peut raisonnablement faire l'hypothèse qu'ils sont socialement mal représentés par les élus locaux et régionaux. On peut s'étonner enfin de l'absence d'analyse multicritère et indépendante d'une réorganisation de réseau qui, à bien des égards, a pourtant le mérite d'être techniquement réversible."

Notre Région a la chance de disposer de ce regard scientifique et indépendant sur son réseau de transports en commun sans avoir dû dépenser un

*bevolking zijn rechtstreekse verbinding met het stadscentrum verloren, terwijl slechts 2% er een rechtstreekse verbinding heeft bijgekregen. De reorganisatie van het netwerk zou bepaalde verplaatsingen nog moeilijker hebben gemaakt voor de personen die niet anders kunnen dan zich met het openbaar vervoer te verplaatsen, en ze nog minder aantrekkelijk hebben gemaakt voor personen die over een wagen beschikken.*

*Dat gaat volledig in tegen de mobiliteitsdoelstellingen van het gewest. Volgens de onderzoekers bewijzen de resultaten het overwicht van de MIVB, die erin is geslaagd een herstructurering van het openbaarvervoersnet door te drukken die voornamelijk haar eigen belangen dient. De administratie die belast is met het strategische mobiliteitsbeleid kon op die herstructurering geen enkele controle uitoefenen, en de politieke besluitvoerders hebben wellicht te veel vertrouwd op de zogenaamde technische argumenten om het licht op groen te zetten.*

*Volgens de onderzoekers tonen de resultaten aan dat de gebruikers van het openbaar vervoer niet voldoende bij het openbare debat worden betrokken en slecht door de plaatselijke en gewestelijke verkozenen worden vertegenwoordigd. De onderzoekers zijn tevens verbaasd dat er geen onafhankelijke analyse op basis van meerdere criteria is uitgevoerd.*

*Het gewest heeft het geluk om over een onafhankelijke en wetenschappelijke studie over zijn openbaarvervoersnet te beschikken zonder een cent te hebben moeten uitgeven.*

*Hebt u weet van de studie? Zult u met de vaststellingen en conclusies rekening houden in uw beleid, ook al hebt u de studie niet zelf besteld?*

cent.

Avez-vous pris connaissance de cette étude ? Un usage quelconque sera-t-il fait de ses constats et conclusions dans les politiques menées en matière de transport public dans notre Région, nonobstant le fait que ce ne soit pas une étude de commande ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La Direction Stratégie de mon administration s'informe des études réalisées par les chercheurs universitaires, que ce soit dans le cadre de projets Innoviris ou de recherches propres publiées par Brussels Studies, Articulo ou autre. L'article en question a été analysé par la Direction Stratégie. Il fournit des informations et références intéressantes et a le mérite de soulever la question de la gouvernance urbaine.

L'analyse réalisée simplifie néanmoins la problématique des correspondances en ne considérant que la perte ou le gain d'un accès direct au centre-ville, sans s'intéresser à la demande de déplacements (origine-destination des usagers) et sans distinguer les types de correspondances.

En effet, la pénibilité perçue par les utilisateurs peut être très différente suivant le nœud de correspondance (de quai à quai comme à la gare du Nord ou nécessitant des changements de niveau, des traversées de voiries, etc.).

Par ailleurs, l'analyse ne s'attarde pas sur les gains en termes de temps de parcours, de régularité et de fréquence qu'a pu, ou non, offrir la réorganisation du réseau tram. Or, l'analyse des gains et pertes pour les utilisateurs d'une réorganisation du réseau se doit d'être complète pour tirer des conclusions sur le bien-fondé ou non de la réorganisation.

Afin de guider au mieux les politiques en matière de mobilité, la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité développe actuellement des outils et indicateurs qui permettent de suivre les évolutions en matière de mobilité, de mesurer les effets des mesures prises et de disposer d'informations sur les impacts des mesures à prendre.

Dans le cadre du développement de ces outils, des enquêtes seront organisées au cours de l'année

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** De Directie Beleid van mijn administratie heeft het artikel waarvan sprake geanalyseerd. Het bevat interessante informatie en referenties en roept terecht vragen op over het stedelijk beleid.

*De problematiek van de aansluitingen wordt echter te eenvoudig voorgesteld. Er wordt alleen rekening gehouden met de al dan niet rechtstreekse verbindingen met het stadscentrum, zonder dat de aard van de verplaatsingen of het soort aansluitingen wordt bekeken. Men mag niet vergeten dat de moeilijkheden die reizigers ondervinden, sterk variëren in functie van het aansluitingsknooppunt.*

*Bovendien wordt er in de analyse niet stilgestaan bij de gunstigere reistijd, regelmaat en frequentie die de reorganisatie van het tramnetwerk mogelijk heeft opgeleverd. Zonder die elementen kan een evaluatie van de herstructureren niet volledig zijn.*

*Om het mobiliteitsbeleid optimaal te sturen, ontwikkelt de Directie Beleid van Mobiel Brussel instrumenten en indicatoren om de stedelijke mobiliteit op de voet te volgen, de effecten van de getroffen maatregelen te meten en informatie te krijgen over nieuwe maatregelen.*

*In dat kader worden er in de loop van 2012 enquêtes georganiseerd om voeling te krijgen met de perceptie van de gebruikers in verband met de wachttijden en de aansluitingen sinds de herstructureren.*

*De Directie Beleid zal strategische beslissingen over capaciteitsuitbreiding of herstructureren systematisch voorbereiden en analyseren, zodat de beleidsmakers goed ingelicht zijn over de voor- en nadelen voor de gebruikers van het openbaar vervoer.*

2012, afin d'analyser la perception des usagers des transports publics, notamment quant aux temps d'attente et aux correspondances.

Dorénavant, les décisions stratégiques relatives aux grandes extensions et réorganisations des réseaux de transport public, seront systématiquement préparées et analysées par la Direction Stratégie afin d'éclairer les décideurs politiques sur les avantages et inconvénients pour les utilisateurs.

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

**Mme Céline Delforge.-** L'accord de gouvernement n'est pas insensible à la problématique des correspondances ou ruptures de charge. J'attends toujours la discussion sur la mise en œuvre de cet aspect puisque nous avons eu de nombreux débats à ce sujet durant les précédentes législatures. Il serait intéressant de pouvoir se pencher à nouveau sur la question.

Les auteurs de cette recherche ne sont pas des néophytes qu'il s'agisse de leur cursus universitaire ou de leur connaissance du réseau bruxellois. Il y a peut-être des éléments qui ont été moins développés dans leur étude, mais tout ce qui concerne la pénibilité des correspondances est relativement bien développé dans l'étude, d'après ce que j'en ai lu. D'un point de vue empirique, n'importe quel usager peut raisonnablement voir une différence entre l'organisation de correspondances à Zurich et à Bruxelles. Il y a un saut qualitatif entre Bruxelles et d'autres grandes villes. C'est à la portée de tous.

Je suis disposée à introduire une interpellation sur la question des correspondances en regard de l'accord de gouvernement. Néanmoins, on peut décider aussi que cette étude est intéressante et que le sujet est à creuser. Mais là, je m'adresse au président.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** J'ai donné une indication concrète sur le fait que Bruxelles Mobilité développe actuellement un instrument permettant de mesurer la satisfaction.

**De voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** We hebben het in het verleden terecht al vaak over deze problematiek gehad.

*De auteurs van deze studie hebben ervaring met onderzoek en het Brusselse openbaarvervoersnet. Enkele elementen hebben ze misschien minder uitvoerig behandeld, maar de moeilijke aansluitingen zijn relatief goed uitgewerkt. Iedereen die het openbaar vervoer wel eens gebruikt, weet dat er wat dat betreft een kwalitatief verschil is tussen Brussel en andere grote steden.*

*Ik ben bereid om een interpellatie in te dienen over de aansluitingen. De voorzitter zou echter ook kunnen beslissen om deze interessante studie op een van onze vergaderingen verder uit te diepen.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Ik heb u al gezegd dat Mobiel Brussel een instrument aan het ontwikkelen is om de tevredenheid van de gebruikers te meten.

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

**Mme Céline Delforge.-** C'est un aspect très important. Les organisations que vous avez évoquées le sont tout autant. Certains critères purement empiriques entrent en compte, comme l'organisation d'une correspondance, qui ne nécessitent pas l'organisation d'une enquête personnelle. Ce sujet a été largement évoqué et mérite d'être approfondi.

- *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 "la réparation des dégâts à la station de métro Gare de l'Ouest".

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

**Mme Françoise Schepmans.-** La station de métro Gare de l'Ouest a fait l'objet d'actes de vandalisme avec, pour conséquence, la fracture de ses portes d'entrée. Ces incidents avaient déjà eu lieu à la fin de l'année dernière. Pourtant, lorsque j'ai déposé ma question le 17 janvier, la STIB n'avait toujours pas procédé aux réparations nécessaires. Interrogée par la presse, la porte-parole de l'opérateur public avait reconnu l'existence du problème et invoqué une rupture de stock des éléments nécessaires aux travaux chez le fournisseur.

Aujourd'hui, la station se trouve dans un état impeccable, tant en termes de mobilier que de propreté. À croire que la STIB attend d'être interpellée pour réagir à ses problèmes d'infrastructure ou de gestion.

Vous n'ignorez pas que la vue quotidienne de mobilier dégradé dans un espace public entretient un sentiment de malaise et d'insécurité. Dans le cas présent, on ne peut pas dire que la STIB se soit montrée très active pour pallier le problème.

**De voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Een aantal empirische criteria, zoals de organisatie van de aansluitingen, behoeven geen enquête. De problematiek van de aansluitingen moet zeker nog verder worden uitgediept.*

- *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 herstelling van de schade in het metrostation Weststation".

**De voorzitter.-** Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Eind vorig jaar was het Weststation het doelwit van vandalisme. De toegangsdeuren werden vernield. Op 17 januari was de MIVB nog niet aan de herstelwerkzaamheden begonnen. In de pers zei de MIVB daarover dat haar leverancier stockproblemen had.*

*Vandaag oogt het station netjes. U weet vast dat beschadigde infrastructuur een gevoel van onveiligheid oproept. De MIVB heeft niet erg alert gereageerd.*

*Is er in heel Brussel of de rest van het land maar één leverancier vorhanden die de juiste beglazing kan leveren? Het is niet de eerste keer dat het station wordt beschadigd. In maart 2011 werden de toegangspoortjes al eens vernield. Welke veiligheidsmaatregelen zijn er toen getroffen? Waarom kon men een herhaling van dergelijke wandaden niet voorkomen? Aan welke oplossing denkt men voor de toekomst?*

N'y a-t-il donc qu'un seul fournisseur en Région bruxelloise, voire à l'échelle du pays, pour que ces vitres n'aient pu être remplacées plus rapidement ? Ce n'est pas la première fois que cette station fait l'objet d'incivilités. En mars de l'année dernière, les portiques de sécurité avaient déjà été saccagés. Quelles mesures visant à renforcer la sécurité avaient été prises à l'époque et comment expliquez-vous qu'elles n'ont pas permis d'endiguer ces actes de vandalisme ? Quelles actions sont retenues pour apporter une solution durable à ces méfaits ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La station Gare de l'Ouest est effectivement fortement fréquentée. Les actes de vandalisme causés dans cette station sont le fruit de l'attitude d'une minorité de personnes qui ne respectent pas les infrastructures de transport mises à leur disposition.

Afin d'exercer un contrôle social accru des lieux, des renforts de personnel sont prévus et assurés en soirée. Pour votre information, sachez que les équipes de prévention sont polarisées autour des stations les plus sensibles. La station Gare de l'Ouest fait bien partie des stations qui bénéficient de cet accompagnement spécifique.

Outre le vandalisme, nous avons constaté une usure trop rapide et fréquente des pièces de pivot qui permettent d'actionner les portes d'entrée de la station. Cette usure anormale est due au poids élevé de ces grandes portes vitrées. La STIB a donc étudié le moyen d'en réduire le poids et d'en augmenter la résistance en optant pour des panneaux de polycarbonate segmentés en trois parties et tenus par des pare-closes intermédiaires. Ces panneaux sont non seulement plus résistants mais également moins coûteux en cas de remplacement. De plus, une imposte métallique dans la partie basse est prévue pour éviter les impacts causés par les becs des chariots de livraison des commerces de la station. Le remplacement des portes a été effectué à la fin février.

Au niveau de la sécurité, outre la présence journalière de personnel de la STIB et le renfort d'agents de prévention à partir de 16 heures, le service de sécurité, la police des chemins de fer ainsi que la police locale de la zone Ouest mènent

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Het Weststation is inderdaad een drukke halte. Vandalen vormen slechts een kleine minderheid.*

*Om de sociale controle te versterken, komt er 's avonds meer personeel. Overigens concentreren de preventieploegen zich op de meest gevoelige haltes, waaronder het Weststation.*

*De grote glazen toegangspoorten zijn overigens te zwaar, waardoor de scharnieren abnormaal snel verslijten. De MIVB heeft daarom in februari lichtere panelen in polycarbonaat geïnstalleerd, met bumpers en onderaan een metalen plaat om de panelen te beschermen. Die panelen zouden langer meegaan en ook goedkoper zijn om te vervangen.*

*Naast de dagelijkse aanwezigheid van het MIVB-personeel en versterking door de preventieagenten vanaf 16 uur, ondernemen ook de veiligheidsdiensten, de spoorwegpolitie en de lokale politie actie tegen vandalisme.*

des actions, parfois conjointes, pour lutter contre les incivilités.

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

**Mme Françoise Schepmans.-** Bien que ces actes soient commis par une minorité, et que la politique de prévention soit renforcée, la lenteur de réaction de la STIB à l'égard de ces actes de vandalisme est néanmoins regrettable. Il importe qu'elle procède à la réparation des dégâts au plus vite, pour une question d'image. D'autant plus que la gare de l'Ouest est une nouvelle station multimodale largement fréquentée. Sa réaction doit être plus prompte que précédemment en ce sens.

**M. le président.-** Mme Schepmans demande que la STIB réagisse avec la même rapidité avec laquelle elle est intervenue pour réparer les dégâts causés à la station Horta.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME BÉATRICE FRAITEUR

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

concernant "le nouveau système de check-out des portillons".

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

**Mme Béatrice Fraiteur.-** La presse révèle que la STIB a prévu d'entamer de nouveaux chantiers touchant au fonctionnement du réseau. Parmi eux, le check-out des portillons. Le principe de l'oblitération du titre de transport à la sortie des quais est certes louable et permettra sans doute de rendre la fraude encore plus difficile. Il n'en demeure pas moins que le système tel que proposé semble difficilement réalisable.

Étant donné que la STIB a considéré que le projet initial prévoyant l'installation d'automates pouvant délivrer un ticket aux personnes n'en disposant pas devait être abandonné pour des raisons budgétaires,

**De voorzitter.-** Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Het blijft toch jammer dat de MIVB zo traag reageert. Zij moet de schade sneller herstellen. Dat is belangrijk voor haar imago, zeker als het gaat om zo'n drukke halte.*

**De voorzitter.-** De MIVB moet even snel optreden als in het station Horta.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

betreffende "het nieuwe check-outsysteem van de toegangspoortjes".

**De voorzitter.-** Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *De MIVB wil voor de toegangspoortjes een nieuw check-outsysteem invoeren. Het valideren van het vervoerbewijs aan de uitgang helpt fraude tegen te gaan, maar is moeilijk te realiseren.*

*Het idee om ticketautomaten te installeren voor mensen die niet over een geldig vervoerbewijs beschikken, heeft de MIVB om begrotingsredenen laten varen. In plaats daarvan is voor een sms-systeem gekozen: via een sms ontvang je een code om de poortjes te passeren. Wie geen gsm heeft, moet via een rode knop een beroep doen op het personeel.*

elle a opté pour le paiement par SMS; la personne reçoit alors un code lui permettant de passer par le sas. Quant à ceux qui n'ont pas de GSM ou qui n'ont plus de crédit, ils devront, à l'aide d'un bouton, appeler le personnel de station.

En découvrant ce processus, j'ai vérifié la date du quotidien pour m'assurer qu'il ne s'agissait pas de l'édition pré-imprimée du 1<sup>er</sup> avril ! La procédure telle que décrite semble difficile à mettre en œuvre. Quid en effet des personnes qui n'ont pas de GSM, de celles qui n'ont plus de crédit, des personnes âgées, des enfants, des pertes de ticket, des dysfonctionnements, des personnes qui préfèrent laisser, par précaution, leur GSM au fond de leur sac ? L'opérateur risque d'être très vite submergé par les demandes.

Confirmez-vous ces informations? Le gouvernement a-t-il pris une position par rapport à une telle mesure ? Des simulations de cette nouvelle mesure ont-elles été réalisées ? Quel sera le coût de la mise en œuvre du système ? Quel sera le coût des SMS envoyés, même si j'espère que vous allez démentir l'information et qu'un tel système ne sera jamais mis en route ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Comme vous l'indiquez dans votre question, la STIB va progressivement mettre en place un système de check-out dans ses stations. Il sera donc demandé aux voyageurs de valider leur titre de transport à l'entrée et à la sortie des quais. Les voyageurs ne disposant pas d'un abonnement ou d'un ticket valablement oblitéré pourront acquérir un billet de dépannage au prix de 5 euros. Ce titre fait partie de la gamme tarifaire de la STIB telle qu'approuvée par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale sur proposition du Conseil d'administration de la STIB.

Le client en fait l'acquisition en utilisant son GSM, le coût d'un SMS sera compris dans le prix du billet acheté. Il s'agit donc d'un billet virtuel pour lequel aucun équipement supplémentaire n'est requis. L'instauration de ce titre a un double objectif :

- limiter la fraude des usagers venant des lignes de tramways de surface entrant dans le système souterrain comme pré-métro ;

*Toen ik dat in de pers las, dacht ik dat het om een aprilgrap ging. Het personeel dreigt immers door aanvragen te worden overstelppt. Bevestigt u deze informatie? Wat denkt de regering hiervan? Wat gaat de invoering van een dergelijk systeem kosten? Hoeveel kosten dergelijke sms-jes?*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** De MIVB zal stapsgewijs in alle stations een check-outsysteem installeren. De reizigers zullen hun vervoerbewijs aan de in- en uitgang van de perrons moeten valideren.

*Wie niet over een abonnement of gevalideerd vervoerbewijs beschikt, kan zich tegen 5 euro een noodbiljet aanschaffen. De regering heeft die regeling op voorstel van de raad van bestuur van de MIVB goedgekeurd.*

*De prijs van de sms is in het aangekochte vervoerbewijs inbegrepen. Het is de bedoeling fraude tegen te gaan, onder meer van reizigers die uit bovengrondse trams komen. Het systeem moet tevens de tussenkomst van personeel overbodig maken.*

*De verplichte validering mikt dus vooral op zwartrijders. Aan een reiziger wiens kaart defect is, wordt uiteraard niets aangerekend.*

- gérer les sorties au niveau de la station sans nécessiter une intervention.

La validation étant obligatoire, y compris pour les abonnés, cette mesure ne devrait toucher que les personnes qui ne respectent pas la règle ou celles dont la carte serait devenue défectueuse entre la première validation et la sortie de la station.

Ce dernier cas étant marginal, la mesure ne devrait toucher que les personnes en infraction par rapport au règlement de la STIB. Il est clair que si le client ne peut pas sortir en raison d'une défectuosité de son titre de transport survenue entre l'entrée et la sortie, le client sera remboursé du prix de la transaction.

Le client peut également se mettre en contact avec le coordinateur du centre de liaison via l'interphonie du Totem ou l'interphonie dans le sas PMR. Le coordinateur aidera à distance (en réexpliquant la procédure) ou, le cas échéant, pourra envoyer un agent sur place. Ce sera également le cas pour les clients ne disposant pas d'un GSM ou dont le GSM n'est pas en état de marche.

Le coût de développement de cette solution est marginal : il suffit d'adapter l'application "syncro" existante ; cette application permet à un usager de connaître le temps d'attente pour les deux prochains véhicules en envoyant un SMS.

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

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Votre réponse confirme mes craintes. Vous justifiez l'instauration du billet virtuel par le coût marginal du développement de cette solution et par le fait qu'il permettrait d'éviter la fraude. Cette procédure est élitiste. Elle exclut les personnes âgées, qui sont parfois désorientées, les enfants ou les personnes handicapées. Si ces personnes plus fragiles oublient leur gsm ou leur code, elles vont devoir faire appel à quelqu'un et attendre longtemps avant qu'on leur vienne en aide. Il faudrait au moins prévoir un guichet pour les personnes démunies face à ce type de situations. Les fraudeurs ne sont pas tous des fraudeurs intentionnels. Certains ont simplement perdu leur ticket. Le système du gsm, à part le fait qu'il est financièrement avantageux pour la STIB, n'est pas adéquat en termes d'humanisation. Il ne correspond

*De reiziger kan ook contact opnemen met de coördinator van het verbindingscentrum via interfonie. De kost voor de invoering van het systeem is marginaal. Het volstaat het systeem waarbij men via sms de wachttijd voor de twee volgende voertuigen kan opvragen, uit te breiden.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *Mijn vrees is blijkbaar terecht. U rechtvaardigt het systeem omdat het goedkoop is, maar het is elitair van karakter. Ouderen, kinderen en personen met een handicap staan buiten spel.*

*Als deze mensen hun gsm of code zijn vergeten, moeten ze iemand ter hulp roepen en dat kost veel tijd. Voor hen zou een loket beschikbaar moeten zijn. Zwartrijders zijn niet allemaal van slechte wil, sommigen zijn gewoonweg hun vervoerbewijs verloren.*

pas à l'ensemble de la population qui utilise les transports en commun.

- *L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES**

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

**concernant "le choix de matériaux lors de l'aménagement ou de la réparation des pistes cyclables et le contrôle des finitions visant à renforcer le confort des cyclistes".**

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *J'ai assisté au congrès cycliste organisé par la Fondation flamande du trafic (FFT) à la demande de la ministre flamande de la mobilité Hilde Crevits au Parlement flamand, le 12 septembre 2011, et j'y ai puisé de l'inspiration pour Bruxelles, où la situation reste délicate pour les cyclistes.*

*Le Plan Iris 2 traduit la volonté du gouvernement d'améliorer la cyclabilité de l'ensemble des voiries existantes. Le réaménagement des voiries est un moment approprié pour ce faire, sans qu'il faille pour autant attendre ce type de travaux pour garantir une meilleure cyclabilité et, partant, une meilleure sécurité des cyclistes.*

*Bruxelles Mobilité a rédigé un vade-mecum de l'aménagement des infrastructures cyclistes, qui doit servir de fil conducteur à la Région et aux communes.*

*Les pistes cyclables séparées sont à privilégier par rapport aux bandes cyclables suggérées ou aux pistes cyclables sur la route. Elles doivent être aménagées à l'aide de matériaux qui garantissent un confort suffisant aux cyclistes. Il convient aussi de vérifier après l'exécution des travaux si la sécurité et le confort de l'aménagement sont garantis pour le cycliste.*

*Lors du congrès cycliste, l'asphalte et le béton ont*

*- Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES**

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

**betreffende "de materiaalkeuze bij het aanleggen of verbeteren van fietspaden en de controle op de afwerking om het fietscomfort te verhogen".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.-** Op 12 september 2011 vond in het Vlaams Parlement een fietscongres plaats. Het werd georganiseerd door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde in opdracht van Vlaams minister voor Mobiliteit Hilde Crevits.

Ik heb dat congres bijgewoond en heb er inspiratie opgedaan voor Brussel, waar fietsers het moeilijk blijven hebben. Als we de doelstellingen van het Iris 2-plan willen halen, moet de fietser voldoende ruimte krijgen zodat fietsen een veilig en comfortabel alternatief wordt voor de wagen.

Met het Iris 2-plan neemt de regering zich voor de befietbaarheid van alle bestaande wegen te verbeteren. De heraanleg van wegen is een uitgelezen kans om aan dat aspect te sleutelen, maar men mag evenmin wachten tot een weg wordt heraangelegd om een betere befietbaarheid te garanderen. Een comfortabel fietspad is meteen ook veiliger. Vaak moeten fietsers obstakels ontwijken, waardoor ze zelf in een gevaarlijke situatie terechtkomen.

Mijn vraag betreft vooral de aanleg van nieuwe fietspaden. De manier waarop de fietsinfrastructuur wordt ingericht, is immers enorm belangrijk. Mobielt Brussel heeft de laatste jaren een fietsvademecum uitgewerkt dat zowel het gewest als de gemeenten tot leidraad strekt met richtlijnen om fietsinfrastructuur op uniforme wijze aan te

*étaient clairement plébiscités comme matériaux les plus adaptés pour l'aménagement de pistes cyclables confortables.*

*Le béton est intéressant du point de vue de sa facilité d'utilisation, de sa durée de vie et de sa bonne résistance aux racines des arbres, mais sa mise en oeuvre est plus délicate.*

*Les associations de cyclistes émettent de sérieuses réserves vis-à-vis des pavés, qui sont corroborées par les expériences menées en Flandre avec le vélo de mesure. Une bonne exécution est, dans ce cas-ci également, d'une importance cruciale. Le vademecum vélo décrit ces aspects en détails.*

*Les anciens pavés bruxellois sont une catastrophe pour le confort des cyclistes, à l'exception des pavés sciés.*

*En dehors du confort du cycliste, quelles sont les considérations prises en compte dans le choix du revêtement des aménagements cyclables ? Dans quelle mesure la Région et les communes se réfèrent-elles aux recommandations du vademecum relatives aux critères d'aménagement d'infrastructures cyclables sûres et confortables ? Comment peut-on réconcilier les cyclistes avec les pavés ? Un plan par étapes a-t-il été pensé pour augmenter le confort cycliste sur les rues pavées ?*

*Par ailleurs, existe-t-il un plan par étapes en vue d'améliorer l'infrastructure cyclable existante ?*

*Des erreurs sont trop souvent commises au niveau de l'aménagement de l'infrastructure cyclable. Il importe de renforcer le contrôle après l'exécution des travaux, afin de corriger rapidement les éventuels vices d'exécution.*

*Le vélo de mesure acquis récemment par la Région sera-t-il utilisé à cette fin ?*

*Quelles procédures ont-elles déjà été entamées par le passé contre des travaux d'aménagement de pistes cyclables mal exécutés ?*

leggen. Dit vademecum zou uw nieuwe 'bijbel' moeten worden.

Voor afgescheiden fietspaden, die nog altijd veiliger zijn dan fietssuggestiestroken of fietspaden op de rijbaan, moet gekozen worden voor de juiste materialen om voldoende comfort te kunnen waarborgen. Maar ook na de aanleg moet gekeken worden of de situatie echt veilig en comfortabel is voor de fietser.

Op het fietscongres bleek duidelijk dat asfalt en beton de beste keuzes zijn om comfortabele fietspaden aan te leggen.

Vaak wordt gekozen voor gestort beton. Dat is geen slechte keuze, maar al te vaak treden bij de uitvoering fouten op. De voegen en de betonkwaliteit maken het wegdek soms oneffen. Nochtans biedt beton het voordeel dat het eenvoudig aan te brengen is, een langere levensduur heeft en weinig onderhoud vergt. Betonnen fietspaden zijn ook minder gevoelig voor boomwortels. Bij het aanleggen van de voegen moet wel aan belangrijke voorwaarden worden voldaan en daar loopt het vaak mis.

Fietspaden worden ook nog met straatstenen aangelegd. Daar hebben de fietsverenigingen meer bedenkingen bij, die gestaafd worden door de ondervindingen met de meetfiets in Vlaanderen. Een goede uitvoering is ook hier van cruciaal belang, onder meer op het gebied van de fundering, de opluiting en de vlakheid. In het fietsvademecum worden deze aspecten in detail beschreven.

Echt problematisch zijn echter de kasseien. Enkel afgevlakte kasseien waarborgen nog wat fietscomfort. Wegen met oude kasseien zoals er hier in Brussel nog veel zijn, zijn voor fietsers een ware ramp.

Welke overwegingen, buiten het fietscomfort, spelen nog mee in de keuze van materialen voor fietspaden? In welke mate worden de aanbevelingen van het fietsvademecum, met criteria voor de aanleg van comfortabele en veilige fietsinfrastructuur, door het gewest als richtlijn gebruikt? Worden ze ook door gemeenten als richtlijn gebruikt? Hoe kunnen kasseien en fietsen toch met elkaar verzoend geraken? Ik denk aan het aanleggen van comfortstroken in asfalt aan

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *Le vade-mecum vélo consacré au choix des matériaux privilégie l'asphalte et le béton par rapport aux matériaux dits modulaires comme les dalles, les briques cuites et les pavés.*

*Chaque nouveau vade-mecum vélo est présenté lors d'une journée de formation aux responsables de projets de la Région, des communes, de la STIB et de Beliris. Une journée de formation supplémentaire, qui sera donnée par les auteurs du vade-mecum émanant du Centre de recherches routières est d'ailleurs prévue le 8 mars.*

*Il arrive que l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) impose certains matériaux pour certaines autres raisons. Elle est tenue de motiver son choix par une demande d'une autre administration ou d'un citoyen.*

*Bruxelles Mobilité n'a pas grand-chose à y opposer, car il s'agit d'une décision de l'administration régionale dont il fait également*

weerskanten van de weg. Is er al een stappenplan bedacht om op wegen met kasseistroken het fietscomfort te verhogen?

U plant de aanleg van nieuwe wegen volgens de richtlijnen van dit vademeicum, maar bestaat er ook een stappenplan om de bestaande fietsinfrastructuur te verbeteren? Daarbij zouden bijvoorbeeld de minst comfortabele eerst aan de beurt kunnen komen.

Al te vaak loopt het fout bij de aanleg van de fietsinfrastructuur. Er is ook onvoldoende controle. Zo ontdekt men vaak pas te laat dat de weg slecht werd aangelegd.

Het is heel belangrijk nieuwe fietsinfrastructuur meteen na de aanleg te controleren zodat eventuele fouten snel kunnen aangepast worden.

Is het voorzien dat de meetfiets die het gewest onlangs heeft aangekocht, daarvoor gebruikt zal worden?

Welke procedures werden er in het verleden al opgestart tegen fout aangelegde fietsinfrastructuur?

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Het fietsvademecum gewijd aan de materiaalkeuze laat er inderdaad geen twijfel over bestaan. Asfalt en, indien goed uitgevoerd, beton hebben in ieder geval de voorkeur boven zogenaamde modulaire materialen zoals tegels, klinkers en straatstenen. Oude kasseistenen zijn voor fietsers niet geschikt en moeten dus ten alle prijze worden geweerd op fietsroutes en fietspaden. In bepaalde gevallen kan men kiezen voor het aanleggen van een fietsinfrastructuur in modulaire materialen, maar dat heeft dan vooral te maken met de oppervlakte. Op een erg kleine oppervlakte is het moeilijk om asfalt of beton te gieten.

Elk nieuw fietsvademecum wordt op een opleidingsdag voorgesteld aan de projectverantwoordelijken van het gewest, de gemeenten, de MIVB en Beliris. Een extra opleidingsdag wordt gegeven door de auteurs van het vademeicum, meer bepaald het Onderzoekscentrum voor de Wegenbouw, en is voorzien op 8 maart.

partie.

*Une commune n'est pas obligée de suivre les recommandations du vade-mecum. Le manager vélo peut intervenir au cas où la commune fait appel au soutien de la Région dans le cadre des plans d'investissements triennaux pour le réaménagement d'une voirie sur un itinéraire cyclable et subordonner le subventionnement au respect du vade-mecum. Cependant, un grand nombre de communes payent elles-mêmes les chantiers, ou le financement de ceux-ci est pris en charge par Beliris ou via les contrats de quartier.*

*Le vade-mecum donne différentes pistes de solutions lorsque le choix se porte quand même sur les pavés. Mais l'application de différents matériaux les uns à côté des autres entraîne souvent des problèmes techniques. De plus, aucune voirie pavée ne semble résister au passage des bus et des poids lourds.*

*Lors du réaménagement des pistes cyclables, l'objectif est donc de ne plus utiliser des pavés ou de choisir des exemplaires respectueux des cyclistes. Après l'achèvement du réseau ICR, le confort des rues pavées existantes fera l'objet d'améliorations.*

*À l'aide du vélo de mesure, le Fietsersbond réalisera pour la mi-2012 un cadastre complet de la situation comportant plusieurs critères comme la largeur, le type de matériaux, la sécurité et le confort.*

*Chaque piste se verra attribuer une note, ce qui nous permettra d'introduire des travaux d'entretien de pistes entières dans le programme. Le Fietsersbond utilisera également des notes négatives pour des tronçons où la qualité n'est plus acceptable et qui nécessitent une intervention immédiate.*

*En ce moment, aucun contrôle spécifique de l'infrastructure cyclable n'est réalisé en raison de l'absence d'un contrôleur des pistes cyclables. Seuls le surveillant de chantier et le chef de projet veillent à la bonne exécution d'un chantier. Ces personnes sont systématiquement invitées aux formations que la cellule vélo organise.*

*Après l'analyse du Fietsersbond, le vélo de mesure sera utilisé par le contrôleur des pistes cyclables,*

In bepaalde gevallen gebeurt het echter dat Stedenbouw (BROH of Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting) om andere redenen bepaalde materialen oplegt. De stedenbouwkundige administratie moet dat motiveren door een vraag van een andere overheid, bijvoorbeeld van een gemeente, van Monumenten & Landschappen of van een burger.

Mobiel Brussel kan daartegen weinig inbrengen. Het gaat immers om een beslissing van de gewestelijke administratie, waar Mobiel Brussel ook deel van uit maakt. Een beroepsprocedure is dus niet aan de orde.

Een gemeente is niet verplicht om de aanbevelingen van het vademeicum te volgen. De fietsmanager kan wel tussenkommen in gevallen waar de gemeente voor de heraanleg van een weg op een fietsroute een beroep doet op gewestelijke steun uit de driejaarlijkse investeringsplannen. Hij kan dan de subsidie laten afhangen van het naleven van het vademeicum. Maar veel gemeenten bekostigen ook zelf werven ofwel loopt de financiering via Beliris en de wijkcontracten.

Het vademeicum geeft verschillende voorbeelden van oplossingen als men toch kiest voor kasseien. In het Brussels Gewest zelf hebben we bijvoorbeeld de gezaagde porfierkasseien of comfortstroken in asfalt. Het toepassen van verschillende materialen naast elkaar zorgt vaak wel voor technische problemen.

Kasseien zijn ook geen goede keuze vanwege onderhoudsredenen. De hedendaagse bussen en vrachtwagens zijn niet vergelijkbaar met de voertuigen die honderd jaar geleden rondreden. Geen enkele kasseiweg waar dit soort verkeer over moet, blijkt resistent. Enkele voorbeelden zijn het Paleizenplein, het Koningsplein, de Luxemburgstraat, het Troonplein enzovoort.

Op fietsroutes wordt er bij de heraanleg dus naar gestreefd om geen kasseien meer te gebruiken of om fietsvriendelijke materialen te kiezen. Bij de bestaande kasseiwegen zal na de afwerking van het gewestelijke fietsroutenetwerk werk worden gemaakt van het verbeteren van het comfort op deze straten.

Met behulp van de meetfiets maakt de Fietsersbond tegen midden 2012 een volledig kadaster van de

*qui assurera également le suivi des nouveaux chantiers.*

*Les procédures dépendent du chef de projet et du contrôleur des chantiers, qui doivent approuver les différentes phases avant qu'un entrepreneur puisse poursuivre les travaux.*

*En cas d'infraction aux règles d'urbanisme, il appartient au fonctionnaire délégué de l'AATL d'intervenir.*

toestand van de fietspaden. Dat is een analyse met meerdere criteria, zoals breedte, materiaaltype, veiligheid en ook comfort.

Elk fietspad krijgt een score. Op die manier kunnen we de onderhoudswerken van volledige paden inplannen. De Fietsersbond gebruikt ook negatieve scores voor stukken met een onaanvaardbare kwaliteit. Op die plaatsen proberen we onmiddellijk tussenbeide te komen, omdat er daar meestal ook een acuut veiligheidsprobleem optreedt.

Op dit ogenblik vindt er geen specifieke controle van nieuwe fietsinfrastructuur plaats door het ontbreken van een fietspadencontroleur. Enkel de werfopzichter en de projectleider zien toe op de juiste uitvoering van de werken. Die mensen worden systematisch uitgenodigd op de opleidingen die de fietscel organiseert, maar door een personeelstekort is de opvolging niet optimaal.

De toekomstige fietspadencontroleur zal na de analyse door de Fietsersbond de meetfiets gebruiken. Hij of zij zal ook nieuwe werven opvolgen.

De procedures hangen af van de wervencontroleur en projectleider die de verschillende fases moeten goedkeuren vooraleer een aannemer kan verderwerken.

In geval van een bouwovertreding moet het BROH optreden. Voor het Londenplein werd in het verleden al een interventie van het BROH aangevraagd. Daar werd, in tegenstelling tot de plannen, niet de volledige breedte van het plein in platines aangelegd, maar kwam er een strook in oncomfortabele kasseien, net op de plek waar fietsers rijden. De gemachtigd ambtenaar zag hier echter geen graten in. Ook op dit niveau is er dus nog wat werk aan de winkel.

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Ce n'est pas très rassurant d'apprendre que l'administration de l'AATL et le fonctionnaire délégué ont besoin d'une formation vélo. Comment comptez-vous sensibiliser les services de l'urbanisme aux formations, étant donné le caractère non obligatoire de celles-ci ?

*Quelle est la raison du retard au niveau du*

**De voorzitter.-** Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.-** Het is verontrustend dat het BROH en de gemachtigd ambtenaar nog dringend een fietscursus nodig hebben. Er bestaan een aantal goede theoretische plannen, er is een fietsvademecum en er zijn mensen binnen Mobiel Brussel met kennis van zaken. Toch lopen een aantal zaken nog altijd fout door andere diensten en andere administraties. Ik weet niet hoe u de mensen binnen Stedenbouw attent kan maken op de

*recrutement du contrôleur des pistes cyclables ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *La procédure de recrutement au sein des administrations est longue. Nous espérons que le contrôleur des pistes cyclables puisse être engagé avant que le Fietserbond n'ait terminé son cadastre de l'ensemble du réseau, d'ici la fin du premier semestre de 2012. Cette personne sera chargée de contrôler l'état des pistes cyclables et d'assurer le suivi des nouveaux chantiers.*

- *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 "la vidéo du tram 19 circulant portes ouvertes".**

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

**Mme Françoise Schepmans.-** La presse a récemment diffusé la vidéo du tram 19 de la STIB circulant les portes ouvertes et donnant ainsi l'occasion à des jeunes d'entamer un jeu dangereux consistant à courir autour du véhicule et à en sortir les bras et la tête. Cette scène se serait manifestement produite pendant un trajet effectué par le tram à la fois en surface mais aussi lors de son entrée dans un tunnel vers une station souterraine.

Je suppose qu'une enquête a été diligentée par la

opleidingen aangezien die niet verplicht zijn. Misschien zijn er andere manieren om hen hiervoor te sensibiliseren?

Is de fietspadencontroleur nog altijd niet aangeworven? Dat zou vorig jaar gebeurd moeten zijn. Men is blijkbaar nog steeds aan het zoeken. Wat is de reden daarvoor?

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De procedure voor het aanwerven van nieuwe mensen in de administratie duurt bijzonder lang. Dat is de reden. Ik hoop dat er iemand aangeworven is wanneer de Fietserbond klaar is met het onderzoek van het hele net. Dat zal midden 2012 zijn. Naast het blijvend controleren van de fietspaden krijgt die persoon ook de opdracht om de nieuwe werven op te volgen.

- *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 video van tram 19 die met open deuren reed".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *In de media is onlangs een video getoond van tram 19 die met open deuren reed. Daardoor kregen jongeren de kans om gevaarlijke spelletjes te spelen, zoals rond het voertuig lopen en ver uit het voertuig hangen.*

*Ik veronderstel dat de MIVB een onderzoek heeft ingesteld. Hoe heeft die gevaarlijke situatie zich kunnen voordoen? Waarom werd de trambestuurder niet verwittigd dat de deuren nog open waren? Is er geen alarmsysteem om dit soort*

STIB. Mes questions seront très simples. Comment expliquez-vous que cette situation extrêmement dangereuse ait pu avoir lieu sans que le chauffeur ne soit prévenu de l'ouverture des portes ? N'y a-t-il pas un système d'alarme qui puisse prévenir ce genre d'incident ? Quelles sont les mesures qui ont déjà été retenues pour sécuriser les accès des tramways ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Tout d'abord, sachez que la STIB regrette bien entendu cet incident, qui, rappelons-le, est heureusement rarissime.

En analysant la vidéo sur You Tube, la porte semble avoir été forcée et maintenue en position ouverte par incivilité. À ceci vient vraisemblablement se greffer une anomalie technique au niveau du circuit de sécurité de traction, qui empêche le démarrage du tram lorsqu'une porte est ouverte.

Pour éviter que ces problèmes, à savoir la combinaison d'un acte d'incivilité et d'une anomalie, ne se reproduisent, la STIB a lancé certaines mesures. Tout d'abord, une campagne supplémentaire de vérification du bon état de fonctionnement des relais et de tout le mécanisme de fermeture des portes sur l'ensemble de ses trams est en cours d'exécution. Ensuite, le Business Unit Tram ainsi que le département Security de la STIB vont lancer une campagne de sensibilisation dans les écoles situées à proximité de la ligne 19.

Malheureusement, et en dépit des campagnes de sensibilisation auprès de nos clients pour qu'ils libèrent les portes lorsque le signal sonore retentit, et ce pour des raisons évidentes de sécurité, force est de constater qu'ils utilisent abusivement les systèmes de sécurité pour pouvoir embarquer au dernier moment. Dans l'intérêt de la sécurité de chacun, le respect de ces règles est selon nous primordial.

Pour rappel, les portes sont équipées de diverses sécurités comme les cellules optiques et les bords sensibles. Une porte se ferme automatiquement par temporisation sauf si un mouvement est détecté à l'aide des cellules optiques montées verticalement entre les battants des portes. Aussi longtemps que

*incidenten te vermijden? Welke maatregelen zijn er genomen om de veiligheid te verbeteren?*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** De MIVB betreurt dit incident. Gelukkig komt zo iets maar zeer zelden voor.

*Uit de analyse van de video op You Tube blijkt dat de deur geforceerd werd en opzettelijk werd opengehouden. Daarbij komt waarschijnlijk nog dat er een technisch defect was met het veiligheidscircuit van de aandrijving, dat ervoor zorgt dat de tram niet kan vertrekken als een deur openstaat.*

*Om dergelijke problemen in de toekomst te voorkomen, heeft de MIVB beslist om de werking van de relais en de sluitingsmechanismen van de deuren op alle trams extra te controleren en een bewustmakingscampagne op te zetten in de scholen in de buurt van tramlijn 19.*

*Ondanks eerdere bewustmakingscampagnes om de deuren vrij te maken wanneer het geluidssignaal weerklankt, blijven sommige reizigers misbruik maken van het veiligheidssysteem om op het allerlaatste moment nog te kunnen instappen.*

*De deuren zijn uitgerust met optische cellen en gevoelige banden. De deuren sluiten automatisch na een bepaalde tijd, behalve als de optische cellen een beweging detecteren. Zolang een beweging wordt waargenomen, worden de stralen onderbroken en gaat de deur niet automatisch dicht. Na de op afstand gestuurde sluiting van de deuren blijven de reizigers beschermd door de gevoelige banden. Indien tijdens de sluiting van de deuren een reiziger geblokkeerd zou geraken tussen de vleugels, zal de deur opnieuw open gaan.*

*Twee seconden voor de sluiting van de deur weerklankt er een geluidssignaal en gaat er boven de deur een knipperlichtje aan om aan te geven dat de deur elk ogenblik kan sluiten.*

le mouvement des clients est en cours, les rayons sont interrompus et la porte ne se ferme pas automatiquement. Après la commande de fermeture des portes, les clients restent protégés par des bords sensibles. Si pendant la fermeture des portes, un client devait rester bloqué entre les battants, la porte s'ouvrirait à nouveau.

En outre, deux secondes avant la fermeture de la porte, un signal sonore retentit tandis qu'une lampe clignotante située au-dessus de celle-ci indique que la fermeture de la porte est imminente. La traction n'est pas possible avec une porte ouverte. Enfin, tant que la dernière porte n'est pas fermée, le témoin rouge, signalant une porte ouverte, des deux boutons de déverrouillage des portes reste allumé à la gauche du conducteur.

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

**Mme Françoise Schepmans.-** La sécurisation des portes est quand même un problème important. Rappelons qu'une personne est décédée parce que la lanière de son sac s'était coincée dans la porte d'un tram.

Vous dites, dans votre réponse, qu'une campagne de sensibilisation des usagers par rapport à la sécurisation des portes va être mise en place dans les écoles autour de la ligne 19.

Il est vrai que l'accident a eu lieu sur cette ligne, mais il aurait pu avoir lieu sur n'importe quelle autre. Ne serait-il pas plus pertinent d'organiser une campagne plus large à l'intention de tous les usagers des trams par rapport à cette problématique ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je pense qu'il est positif de mener cette action dans les écoles autour de la ligne 19. D'autre part, je vous ai énuméré toute une série d'éléments présents dans tous les trams comme les clignotants ou le signal sonore, qui mettent en garde les usagers sur les dangers des portes.

**Mme Françoise Schepmans.-** Cette campagne de sensibilité va-t-elle être menée par la STIB elle-même ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Oui.

*Aandrijving is niet mogelijk met een open deur. Zolang de laatste deur niet gesloten is, blijft links van de conducteur een rood knipperlicht branden.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *De deurbewiling is een belangrijk probleem. U stelt dat er in de scholen rond lijn 19 een bewustmakingscampagne wordt georganiseerd. Het klopt dat er op die lijn onlangs een dodelijk ongeluk gebeurde, maar dat had zich op eender welke andere lijn kunnen voordoen. Zou het niet zinniger zijn om een bredere campagne naar alle tramgebruikers toe te organiseren?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Het is beter dat we de bewustmakingsactie beperken tot de scholen rond lijn 19. De tramreizigers worden er voldoende attent gemaakt op gevaar wanneer de deuren sluiten.*

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Organiseert de MIVB de bewustmakingscampagne zelf?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ja.*

Régulièrement, la STIB mène des actions générales, tant dans le métro que sur le réseau en surface, pour rappeler les mesures de sécurité que doivent observer les usagers. Dans ce cas, on a également choisi de mener une campagne spécifique dans les écoles.

- *L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES**

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

**concernant "un réaménagement de la place Sainctelette respectueux des cyclistes".**

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Les carrefours restent le talon d'Achille de nombreux itinéraires cyclables. Déjà en 2006, le carrefour Sainctelette était considéré comme le lieu le plus difficile à traverser pour les cyclistes. Il comprend plusieurs larges bandes aménagées dans une logique automobile. S'y croisent également d'autres modes de transport. Le canal est traversé par un pont avec, de part et d'autre, des lignes de tram et de bus. Pourtant, Sainctelette est le carrefour de deux importants itinéraires cyclables régionaux : celui du Canal et l'ICR 9.*

*Il y a deux ans, une piste cyclable a été aménagée le long du canal, sur le quai des Charbonnages. Cependant, en direction de Sainctelette, la piste ne débouche sur rien. Le cycliste qui se dirige vers l'avenue du Port est obligé de traverser le carrefour en contresens tandis que, de la place Rogier vers la Basilique, il est pris en étau entre le trafic automobile et les lignes de tram et de bus.*

*Je souhaiterais connaître les projets du gouvernement pour en finir avec cette situation extrêmement dangereuse.*

*La solution la plus évidente consisterait à aménager une passerelle cyclable séparée de chaque côté du pont Sainctelette et, dans l'autre*

*De MIVB organiseert regelmatig algemene bewustmakingsacties om de reizigers op de veiligheidsvoorschriften te wijzen. In dit geval werd er voor een specifieke campagne in de scholen gekozen.*

- *Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES**

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

**betreffende "de fietsvriendelijke heraanleg van het Saincteletteplein".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.-** De laatste jaren hebben zowel het gewest als de gemeenten inspanningen geleverd om echte fietsinfrastructuur aan te leggen. Toch ligt nog veel werk voor de boeg.

Kruispunten blijven een zwakke schakel in tal van fietstrajecten. Al in 2006 stond bij de samenstelling van een alternatieve zwartepuntenlijst voor fietsers het grote kruispunt aan Sainctelette op nummer één als meest onveilige oversteekplaats voor fietsers. Het kruispunt bestaat uit verschillende grote lanen die stuk voor stuk vanuit een autologica zijn aangelegd. Het is een ingewikkeld kruispunt omdat ook andere vervoersmodi elkaar hier kruisen. Het kanaal wordt overbrugd en er lopen aan weerskanten tramsporen en buslijnen. Nochtans is Sainctelette ook het kruispunt van twee belangrijke gewestelijke fietsroutes: de kanaalroute en de GFR 9, wat een oude nummering is.

Een tweetal jaren geleden werd langs het kanaal aan de Koolmijnkaai een fietspad aangelegd. Maar als je richting Sainctelette rijdt, mondt het fietspad op niets uit. Als fietser ben je op het eindpunt verplicht om in tegenrichting het kruispunt op te rijden als je naar de Havenlaan wil gaan. Dat is gevvaarlijk, ook voor een dagelijks geoefende fietser. Laat staan dat je als ouder je kinderen alleen

*direction, parallèlement au canal, un tunnel cyclable. La passerelle séparée offrirait aux cyclistes l'avantage de ne pas devoir traverser les voies du tram, de ne pas entrer en conflit avec le trafic automobile et piéton et de poursuivre leur chemin en ligne droite.*

*Quel est votre calendrier pour mieux aménager le parcours du Jardin Botanique à la place Sainctelette et pour équiper d'infrastructures cyclables le carrefour de la place Sainctelette en direction de la Basilique ?*

*Quels aménagements sont prévus pour rendre le carrefour agréable ? Sur quels arguments se fondent les nouveaux plans d'aménagement de l'avenue du Port pour aménager un tunnel cyclable en direction du quai des Charonnages ? Quel en sera le coût ? Quels arguments sont au contraire invoqués contre le choix d'un tunnel ?*

*Prévoit-on de réaménager le pont Sainctelette de manière respectueuse des cyclistes ? Si oui, une passerelle cyclable séparée fait-elle partie des possibilités ? Quel en serait le coût ? Quels arguments s'y opposent éventuellement ?*

dit kruispunt laat oversteken. Ook in de andere rijrichting, van het Rogierplein naar de Basiliek, zit je als fietser geprangd tussen het autoverkeer en tramsporten of busbanen.

Door de chaotische aanleg van de Leopold II-laan wordt de fietser telkens verplicht om zich ter hoogte van een kruispunt tussen de auto's of het busverkeer te wagen. Het is allesbehalve een goed voorbeeld om fietsers kruispunten te laten oversteken. Maar pas aan Sainctelette wordt het hallucinant gevraagd. Graag verneem ik hoe ver de plannen van de regering staan om hier komaf mee te maken.

De meest voor de hand liggende oplossing lijkt om aan weerskanten van de Sainctelettebrug een gescheiden fietsbrug aan te leggen en in de andere rijrichting parallel met het kanaal, een fietstunnel. Een gescheiden fietsbrug biedt het voordeel dat men de tramsporten niet moet oversteken, men niet in conflict komt noch met het autoverkeer noch met de voetgangers en dat fietsers in één rechte lijn kunnen doorfietsen zonder te moeten zigzaggen. De fietsbrug aan de Koninginnelaan is hiervan een voorbeeld.

Een fietstunnel onder het kanaal bestaat ook al in Anderlecht aan het kruispunt van de Biestebroekkaai met de Bergensesteenweg. Zowel de fietsbrug als de fietstunnels worden door fietsers als comfortabel aanzien, tenminste als ze voldoende breed zijn, voldoende verlicht en in niet glijdend materiaal aangelegd.

Welke planning hanteert u om het traject van de Kruidtuin naar het Saincteletteplein geschikter te maken voor fietsers en om het kruispunt van het Saincteletteplein richting Basiliek uit te rusten met fietsinfrastructuur?

Welke infrastructuurwerken staan er in de nieuwe plannen om het kruispunt fietsvriendelijk te maken? Op grond van welke argumenten staat er in de nieuwe plannen voor de heraanleg van de Havenlaan dat er een fietstunnel richting Koolmijnenkaai komt? Hoeveel zal dat kosten? Welke argumenten worden er eventueel ingeroepen om toch niet voor een fietstunnel te kiezen?

Wordt er een fietsvriendelijke heraanleg van de Sainctelettebrug gepland? Zo ja, behoort een gescheiden fietsbrug tot de mogelijkheden?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *La place Sainctelette est en effet l'un des points les plus difficiles pour les cyclistes en Région bruxelloise. Pour la montée du Jardin Botanique, une solution provisoire sera mise en oeuvre cet été dans l'attente d'un réaménagement définitif.*

*À hauteur du quai des Charbonnages et de l'avenue du Port, une traversée est dotée d'une piste cyclable à double sens, réglée par des feux de signalisation.*

*Le percement d'un tunnel cyclable sous le pont Sainctelette semble effectivement possible. Il a été proposé de faire réaliser cette intervention par Beliris, en même temps que le passage sous le square Jules De Trooz et le pont Van Praet. Le Port de Bruxelles a déjà marqué son accord pour les deux dernières passerelles, mais n'a pas encore été contacté au sujet du pont Sainctelette.*

*Le coût d'un passage souterrain est estimé à plus ou moins 400.000 euros, sous réserve d'éventuels facteurs inconnus.*

*Une construction en balcon constitue une autre possibilité intéressante, qui servirait davantage aux piétons, tandis que les cyclistes utiliseraient le trottoir actuel. Cependant, Sainctelette étant un pont Art déco, il se peut que la Direction des monuments et sites n'avalise pas cette option.*

*En ce qui concerne le pont Sainctelette, l'administration est en train d'élaborer un projet. Une solution à court terme est toutefois moins évidente. La piste étudiée actuellement est le prolongement et le revêtement des rails de tram sur le pont, ce qui libérerait de l'espace pour permettre*

Overigens heeft de heer Chabert, een van uw voorgangers, ooit een fietsbrug laten aanleggen ter hoogte van de Lakenselaan. Wat zou de kostprijs zijn?

Welke argumenten worden eventueel aangehaald om niet voor een fietsbrug te kiezen? Ik zal u ook een schematisch plan bezorgen om mijn tekst te verduidelijken. Een beeld zegt immers vaak meer dan duizend woorden.

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** We zullen uw plan van naderbij bestuderen. Ik kan u nu al een aantal antwoorden formuleren op uw vragen.

De Sainctelettesquare is inderdaad een van de moeilijkste plekken voor fietsers in het Brussels Gewest. In het kader van de aanleg van de gewestelijke fietsroutes 12 en Kanaal, moet de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid dringend worden verbeterd. Voor de klim van de Kruidtuinlaan zal deze zomer een snelle tijdelijke oplossing worden doorgevoerd in afwachting van een definitieve heraanleg.

Ter hoogte van de Koolmijnkaai-Havenlaan is een oversteek voorzien van een tweerichtingsfietspad, dat door lichten wordt geregeld, zoals verderop ook het geval is. Wel moeten we berekenen hoe we hier een goed evenwicht kunnen vinden tussen een aanvaardbare wachttijd voor fietsers en een correcte doorstroming van trams, bussen en auto's.

Een fietstunnel onder de Sainctelettebrug lijkt inderdaad mogelijk, aangezien het kanaal onder de brug pas versmalt na de brug. Er werd voorgesteld Beliris die ingreep te laten uitvoeren, samen met de onderbrugging van de Jules De Troozsquare en de Van Praetbrug. De Haven van Brussel is alvast akkoord voor de twee laatste bruggen, maar werd nog niet gecontacteerd voor de Sainctelettebrug.

De kostprijs van een onderbrugging wordt geraamd op ongeveer 400.000 euro, al kan dit door onbekende factoren natuurlijk nog oplopen, zoals een aanpassing van de dukdalven of de kaaimuur.

Een balkonconstructie is ook een interessante mogelijkheid, waarbij die constructie dan wel

*aux cyclistes de rouler à droite du tram.*

*Les avantages sont nombreux. Ainsi, le piéton ne serait plus gêné par les cyclistes et son trajet serait séparé du trafic. Pour les cyclistes, cette solution est celle qui exige le moins de détours et leur évite de franchir les rails. De plus, ils ne seraient pas placés en dehors du champ visuel du trafic et n'entreraient plus en conflit avec les piétons. Pour les trams, les rails dans l'axe Léopold II suivraient une courbe S moins raide, qui permettrait de limiter leur usure à l'avenir.*

*Enfin, pour les bus, grâce au revêtement du site propre du tram par une construction résistant aux vibrations, ils pourraient également emprunter ce site propre, avec un important gain de temps à la clé. Le remplacement des voies est évalué à 800.000 euros.*

*Les passerelles cyclables aménagées à De Trooz ont coûté 2 millions d'euros. Par conséquent, outre les arguments susmentionnés, l'option qui intègre les cyclistes au pont représente aussi un avantage financier.*

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Est-ce 800.000 euros pour les deux côtés ?*

eerder zou dienen voor voetgangers, terwijl fietsers het huidige voetpad gebruiken. Het nadeel van die optie is dat de Sainctelettebrug een mooie Art deco brug is en dat Monumenten en Landschappen misschien niet akkoord zal gaan.

Wat de Sainctelettebrug betreft, is de administratie bezig met het uittekenen van een plan. Een oplossing op korte termijn is echter minder evident.

De piste die nu wordt onderzocht, is het verleggen en verharden van de tramrails op de brug. Daardoor komt er voldoende ruimte vrij om de fietsers op de brug te laten rijden, rechts van de tram.

Die oplossing heeft meerdere voordelen. Zo worden voetgangers niet meer gehinderd door fietsers. Bovendien ligt hun traject verder van het verkeer af. Voor de fietsers vereist deze oplossing de minste omwegen en ze vermijdt ook dat men over de rails moet. Fietsers worden niet uit het gezichtsveld van het verkeer gehaald. Daardoor worden op het kruispunt de conflicten beperkt, al zal er wel een duidelijke oversteek moeten worden gemarkerd voor het rechtsafslaand verkeer. Dat moet er attent op gemaakt worden dat fietsers in voorrang rechtdoor fietsen. Fietsers komen ook niet meer in conflict met voetgangers.

Voor de tram zijn de voordelen dat de rails op de as Leopold II een minder strakke S-bocht maken. Daardoor zullen ze minder vlug slijten.

Voor de bus is de oplossing ook voordelig. Door het verharden van de trambedding met een vibratiewerende constructie kunnen ook bussen die bedding gaan gebruiken, met een evident tijdsvermindering tot gevolg. Op dit ogenblik rust de trambedding enkel op zogenaamde 'Keulse eieren', die de vibraties absorberen, maar die geen wegbedekking toelaten. Het vervangen van de sporen werd begroot op 800.000 euro.

De fietsbruggen die aan De Trooz werden gebouwd, kostten in totaal 2 miljoen euro. De optie om de fietsers op de brug te integreren, heeft naast de bovenvermelde argumenten dus ook een financieel voordeel.

**Mevrouw Annemie Maes.-** Is het 800.000 euro voor de beide kanten, dus 400.000 per kant?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Tout à fait.**

*Par ailleurs, les passerelles cyclables aménagées à De Trooz fonctionnent davantage comme des passerelles piétonnes. Elles n'ont pas amélioré le temps de traversée des cyclistes.*

*L'étude en cours a surtout trait au prolongement des rails.*

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Pour ma part, je ne balayerais pas ainsi la possibilité d'une passerelle cyclable. Elle comporte aussi des avantages.**

*Nous devons donc comparer le coût de 800.000 euros avec un montant de 2 millions d'euros. Cela implique cependant la suppression d'une bande de circulation automobile. Est-ce exact ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Je ne dispose pas ici des plans exacts, mais il faudra certainement rétrécir la partie réservée au trafic automobile.**

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Je continuerai de plaider pour que l'on approfondisse la possibilité d'une passerelle cyclable.**

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ja, dat klopt.**

Overigens functioneren de fietsbruggen aan De Trooz ook eerder als voetgangersbruggen. Ze blijken de oversteektijden voor fietsers allerminst verbeterd te hebben.

Als er dus al extra bruggen worden toegevoegd aan Sainctelette, dienen die voor voetgangers, zoals ook reeds was voorgesteld in een vroegere studie over de fietsvoorzieningen op de as Leopold II.

De studie waaraan nu gewerkt wordt, heeft echter vooral betrekking op de verlenging van de rails. Dat neemt niet weg dat ik uw plan ook zal inkijken.

**De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.**

**Mevrouw Annemie Maes.-** Ik zou de mogelijkheid van een fietsbrug niet zomaar opzij schuiven. Die heeft ook voordelen. De fietsbrug aan De Trooz heeft zo zijn voor- en tegenstanders. Ik ken ook mensen die die brug wel degelijk appreciëren.

De kostprijs van 800.000 euro moeten we dus vergelijken met het bedrag van 2 miljoen. Dat betekent echter wel dat er één rijbaan minder zal zijn voor de auto's, anders is er geen ruimte voor een verlenging van de tramporen. Klopt dat?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Ik beschik hier niet over de exacte plannen, maar er zal zeker een versmalling zijn van het weggedeelte voor de auto's. Dat kan niet anders.

**Mevrouw Annemie Maes.-** Ik blijf ervoor pleiten dat ook de mogelijkheid van een fietsbrug verder onderzocht wordt.

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'organisation et le fonctionnement effectif des lignes de bus desservant le sud-est résidentiel bruxellois".

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** La gestion des lignes de bus dans les quartiers résidentiels éloignés du centre-ville constitue une question aussi importante que celle des nœuds de transports urbains massivement fréquentés. De par leur nature excentrée et la présence de lignes en moindre quantité, et de par une faible intermodalité avec les lignes plus importantes, ces quartiers doivent plus que jamais être pris en compte dans les stratégies régionales de mobilité en transports en commun.

Ce défi est d'autant plus important si on le relie au défi de l'encouragement au délaissement des véhicules particuliers au profit des transports urbains. Pourtant, il est des quartiers qui demeurent abonnés aux lignes problématiques. Ainsi, la ligne 36 qui traverse plusieurs quartiers parmi les plus résidentiels de la Région est un cas de figure emblématique. Mais ce cas de figure doit renvoyer à une réflexion plus globale sur les lignes desservant les quartiers résidentiels à l'écart des maillages.

Le profil de ce type de ligne réside dans les caractéristiques suivantes : elle constitue bien souvent l'unique ligne de transport en commun, entre quartiers, mais aussi à l'intérieur des quartiers, pour des milliers d'habitants, dans des périmètres exclusivement résidentiels et de taille très importante. Le taux de motorisation est très important dans ces quartiers, mais il ne reflète pas le fait qu'un nombre substantiel de personnes utilise ces lignes.

Or, la fréquence réelle de ces lignes demeure dramatiquement basse. C'est singulièrement le cas de la ligne 36, où le temps de passage réel en semaine peut baisser fréquemment à 45 minutes, et à une heure le week-end, ce qui en fait de facto une ligne de bus de campagne.

Et l'argument classique de la congestion ne peut en aucun cas être soulevé, étant donné que le parcours de certaines de ces lignes ne recoupe parfois que 5% des axes éventuellement plus encombrés. Une réflexion urgente sur ces lignes spécifiques me paraît d'autant plus impérative que la défection et le

betreffende "de organisatie en werking van de buslijnen in het residentiële zuid-oosten van Brussel".

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).-** *De bediening van de residentiële wijken die ver buiten het stadscentrum liggen, is net zo belangrijk als de bediening van drukke knooppunten, zeker als men de Brusselaars wil aanmoedigen om hun wagen thuis te laten ten voordele van het openbaar vervoer.*

*In heel wat residentiële wijken blijft de bediening evenwel ondermaats. Een goed voorbeeld van zo'n problemlijn is lijn 36. Vaak zijn die buslijnen het enige openbaarvervoersmiddel tussen en binnen de residentiële wijken. Er wonen duizenden Brusselaars. Hoewel velen van hen een wagen bezitten, ligt het gebruik van de buslijnen toch hoog.*

*De frequentie van de lijnen is evenwel ondermaats. Voor lijn 36 bedraagt de wachttijd regelmatig 45 minuten op een weekdag en 60 minuten tijdens het weekend. Die bus is dus eigenlijk een plattelandsbus.*

*Het klassieke argument van de verkeerscongestie kan niet worden ingeroepen, aangezien het traject van die lijnen soms maar voor 5% langs drukke wegen loopt. Een reflectie over deze residentiële lijnen dringt zich op. De ontevredenheid van de reizigers neemt alsmaar toe. In sommige gevallen hebben zij zelfs buurtcomités opgericht. Ondanks verscheidene ontmoetingen met de verantwoordelijken van de MIVB blijft de situatie ongewijzigd.*

*Wat heeft de MIVB sinds het overleg met de buurtsbewoners gedaan om de buslijnen in het residentiële zuid-oosten van Brussel te verbeteren? Welke communicatie voert de MIVB met de bewoners van die wijken, buiten haar aanwezigheid op de openbare vergaderingen?*

ras-le-bol d'usagers de ces lignes ne fait que s'amplifier à tel point que, dans certains cas, des comités d'usagers de ces lignes ont vu le jour. Malgré des réunions avec des responsables de la STIB, force est de constater que la réalité ne témoigne pas d'une amélioration de la situation.

Depuis que des rencontres ont été organisées avec certains comités d'habitants utilisant ces lignes, qu'a fait la STIB pour assurer une amélioration de l'efficacité des lignes de bus traversant les quartiers du sud-est bruxellois résidentiel ?

Au-delà d'une présence lors des réunions publiques, qu'a organisé la STIB au niveau spécifique de la communication avec les usagers et riverains des quartiers résidentiels de ce sud-est bruxellois peu desservi ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Tout d'abord, je souhaite rectifier certains points parmi les constats dont vous faites mention en préambule de votre question.

D'une part, s'il est évident qu'aucun quartier de la Région ne doit être oublié ou négligé, il ne me semble pas pertinent de considérer que cette problématique est "aussi importante" que celle des nœuds principaux du réseau, ne serait-ce qu'au niveau du nombre de voyageurs concernés.

D'autre part, pour ce qui concerne la ligne 36 que vous citez en exemple, celle-ci a décroché la certification selon la norme CEN imposée dans le contrat de gestion de la STIB, et qui garantit que 80% de la clientèle dispose d'un service ponctuel. S'il arrive que, dans des circonstances exceptionnelles, l'attente soit doublement, voire triplement plus élevée que la normale, en faire une généralité me semble à tout le moins exagéré.

Il n'en demeure pas moins que l'irrégularité de ces lignes est effectivement interpellante. La ligne 36, longue de 12km, comporte un tronçon particulièrement problématique entre le rond-point Schuman et le carrefour de La Chasse, via l'avenue d'Auderghem. Ce tronçon de 1,5km, soit 12,5% de la longueur totale de la ligne, connaît pendant les heures de pointe des difficultés de circulation telles que cela nuit à la ponctualité de la ligne sur le reste

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Eerst wens ik een aantal zaken die u hebt gezegd, recht te zetten. Het ligt voor de hand dat geen enkele wijk vergeten mag worden. Toch mag men deze problematiek niet even belangrijk noemen als de grote knooppunten van het openbaarvervoersnet, al is het maar omdat er in die residentiële wijken veel minder mensen wonen.

*Anderzijds wens ik te verduidelijken dat buslijn 36 een certificaat volgens de CEN-norm heeft behaald, die bepaalt dat 80% van het klantenbestand over een stipte dienstverlening beschikt. Door uitzonderlijke omstandigheden kan de wachttijd soms drie keer langer zijn dan normaal, maar dat mogen we zeker niet veralgemenen.*

*Dat neemt niet weg dat de onregelmatigheid van deze buslijnen opvalt. Zo is lijn 36 12 km lang en ondervindt ze tussen het Schumanplein en het kruispunt met de Jachtlaan (12,5% van het gehele traject) erg veel verkeershinder, vooral tijdens de piekuren. Op andere tijdstippen zijn het vooral verkeerd geparkeerde auto's die de doorgang van de bus blokkeren.*

*Onmiddellijk na de officiële oprichting van het gebruikerscomité van bus 36 in maart 2011, heeft de MIVB contact opgenomen met de verantwoordelijken van die groep. De MIVB voerde een constructief gesprek om de problemen op de*

de l'itinéraire. Aux autres heures, ce sont surtout des phénomènes tels que le stationnement en double file ou sur les coins de rues qui, en bloquant le passage des bus, nuisent à la régularité de la ligne.

Dès la création officielle du Comité des usagers du bus 36 en mars 2011, la STIB - par le biais du Customer Care - a pris contact avec les responsables de ce groupe, tout d'abord pour les féliciter de cette initiative citoyenne, et, ensuite, pour leur proposer un dialogue constructif afin d'analyser la problématique de cette ligne et étudier les solutions que la STIB pourrait éventuellement mettre en place en tenant compte des contraintes auxquelles elle est soumise.

Afin de permettre d'analyser la problématique en bonne intelligence et de manière transparente, la STIB leur a demandé de faire part de leur cahier de doléances (Livre jaune et bleu). D'octobre à décembre, outre l'analyse détaillée de leurs remarques, la STIB a échangé régulièrement des courriels avec les représentants du comité afin de mieux comprendre leurs attentes.

Maintenant que le travail d'analyse est réalisé, la STIB a proposé à une délégation de représentants du Comité des usagers du bus 36 une rencontre au siège de la STIB début mars 2012. Lors de cette rencontre, la STIB leur fera part de ses observations, leur expliquera ses contraintes et leur soumettra les améliorations qu'elle pourrait mettre en œuvre.

La STIB en profitera pour solliciter leur aide et leur appui pour des projets de changement structurel comme le réaménagement de la place Dumont par exemple, ou l'aménagement de la bande bus sur l'avenue de Tervueren. Je peux en tout cas vous faire part d'une bonne nouvelle : la Région de Bruxelles-Capitale vient de délivrer le permis d'urbanisme qui va permettre de réaliser des bandes bus et vélo dans l'avenue d'Auderghem, principal point noir de la ligne.

Je place beaucoup d'espoir dans ce type d'initiatives, qui permet à la STIB d'entrer en dialogue avec ses clients, de leur expliquer le bien-fondé de ses actions et d'étudier avec eux des améliorations éventuelles.

À ce sujet, à titre d'exemple, à la suite de la

*lijn te analyseren en te zoeken naar oplossingen, rekening houdend met de beperkte middelen van de MIVB. Ook heeft de MIVB aan het comité gevraagd haar klachtenlijst over te maken. Van oktober tot december heeft de MIVB die opmerkingen in detail bestudeerd en regelmatig mails uitgewisseld met de vertegenwoordigers van het comité om hun verwachtingen beter te kunnen begrijpen. Nu het analysewerk achter de rug is, heeft de MIVB een ontmoeting voorgesteld die begin maart 2012 zal plaatsvinden. De MIVB zal enerzijds mogelijke oplossingen voorleggen en anderzijds van de gelegenheid gebruikmaken om de hulp en de steun van de wijkbewoners te vragen voor bijvoorbeeld de heraanleg van het Dumonplein. Goed nieuws is dat het Brussels Gewest zopas de stedenbouwkundige vergunning heeft ingediend voor de aanleg van busbanen en fietspaden op de Ondergemsealaan, het belangrijkste zwarte punt van lijn 36. Ik vind dergelijke initiatieven zeer belangrijk omdat ze de MIVB in staat stellen in dialoog te treden met haar gebruikers.*

*Bij wijze van voorbeeld kan ik mededelen dat de MIVB, naar aanleiding van klachten van reizigers die klaagden niet voor 7 uur op hun werk te geraken met buslijn 84 in Molenbeek, heeft besloten om het eerste vertrek van die lijn vanaf april 2012 te vervroegen.*

*De MIVB heeft ook een bijzondere inspanning geleverd om lijn 41 in de residentiële wijk Transvaal in Ondergem te verbeteren. Sinds september 2011 rijden er extra bussen tussen Transvaal en de metro Herrmann-Debroux.*

*Kortom, de MIVB staat open voor overleg met alle gebruikersgroepen die op een constructieve manier de kwaliteit van de dienstverlening wensen te verbeteren.*

réaction d'un certain nombre de clients se plaignant de ne pas pouvoir arriver avant 7h à leur travail sur la ligne de bus 84 à Molenbeek, la STIB a prévu d'avancer le premier départ de cette ligne en avril 2012. Ainsi, à l'avenir, les nombreux usagers de cette ligne pourront à nouveau arriver à l'heure sur le lieu de leur travail matinal.

La STIB a également consenti un effort particulier pour améliorer la ligne 41 dans le quartier résidentiel du Transvaal, à Auderghem. L'irrégularité de cette longue ligne ne permettait pas d'assurer une offre suffisamment qualitative. Depuis la rentrée de septembre 2011, des renforts circulent entre le terminus Transvaal et le métro Herrmann-Debroux.

En conclusion, la STIB est ouverte à rencontrer tout groupe représentatif de clients qui souhaitent faire progresser de manière constructive la qualité du service proposé. Je rappelle que la STIB analyse avec beaucoup d'intérêt toute remarque, suggestion, question et plainte de sa clientèle (plus de 17.000 courriers et plus de 150.000 appels téléphoniques par an), afin de remédier aux situations difficiles vécues par celle-ci.

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Il faudra donc apparemment attendre cette fameuse réunion du mois de mars pour entendre les propositions de la STIB au Comité des usagers du bus 36.

Concernant le fameux tronçon problématique du boulevard Louis Schmidt à Schuman emprunté par le bus 36, il fut jadis question de le supprimer, vu le peu de personnes qui vont d'un terminus à l'autre. Il avait été également observé que peu d'usagers rejoignaient Schuman par cette voie. La STIB a-t-elle toujours l'intention de raccourcir cette ligne, de manière à ce que le demi-tour puisse se faire de manière plus aisée ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je ne veux pas avancer de réponse à votre question. Je vais me renseigner afin de savoir si ce projet figure dans le paquet qui sera proposé aux usagers du 36 et je

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).-** *Op 1 maart zal de MIVB haar voorstellen aan het gebruikerscomité van buslijn 36 overmaken.*

*Ooit opperde de MIVB om het problematische deel van het traject van bus 36 (van de Louis Schmidtlaan tot aan Schuman) af te schaffen, aangezien slechts weinig reizigers daarvan gebruikmaken. Wil de MIVB de lijn nog steeds inkorten, zodat de bus gemakkelijker rechtsomkeer kan maken?*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Voor ik op die vraag antwoord, wil ik nagaan of dat project is opgenomen in het voorstel dat de MIVB aan de gebruikers van lijn 36 zal*

vous fournirai la réponse.

- *L'incident est clos.*

## QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la rénovation de la station de métro Montgomery et de ses abords".

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** La station de métro Montgomery est un maillon essentiel du réseau de transport public bruxellois, car elle permet de nombreuses correspondances entre différentes lignes de métro, tram et bus et compte chaque jour un grand nombre d'usagers.

Le réaménagement d'une station de métro est toujours l'occasion de mener une réflexion en profondeur sur la façon d'envisager la mobilité des transports et des personnes en surface et en souterrain et d'améliorer substantiellement la circulation, mais aussi la sécurité et le bien-être.

La station, qui date de 1976, demandait depuis longtemps un sérieux lifting. Bruxelles Mobilité vient de présenter un projet novateur, intéressant et ambitieux, mais qui semble démesuré en termes d'espaces - notamment commerciaux -, d'impact sur le voisinage et de coût. Création de puits de lumière et agrandissement de la surface commerciale apparaissent au cœur de cette rénovation. S'y ajoute la mise en place d'ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite.

Ces trois objectifs ne pourront qu'accroître la sécurité et le sentiment de sécurité, ce qui est une bonne chose. Cependant, le projet tel qu'il a été présenté par Bruxelles Mobilité suppose un chantier gigantesque en souterrain, mais aussi en surface : déplacement d'une dalle de béton sous la voie carrossable, remplacement d'une aire de stationnement de riverains de l'avenue de

voorleggen. Daarna bezorg ik u het antwoord.

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de renovatie van het metrostation Montgomery en de omgeving ervan".

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).-** Het drukke metrostation Montgomery is een essentiële schakel in het Brusselse netwerk van openbaar vervoer.

De renovatie van zo'n station is steeds een gelegenheid om het verkeer, de veiligheid en het welzijn in en rond het station te verbeteren.

Het station dateert uit 1976 en is aan een opknapbeurt toe. Mobiel Brussel heeft een erg interessant en ambitieus project voorgesteld, dat echter ook erg duur is en een te grote impact zou hebben op de omgeving. Er zouden lichtputten komen, meer winkelruimten en liften voor personen met een beperkte mobiliteit.

Deze drie elementen zouden de veiligheid en het veiligheidsgevoel verhogen, wat goed is. De werken die hiervoor nodig zijn, zouden echter gigantisch zijn. Het verkeer zou voor lange tijd grondig verstoord worden.

Vooral de gangen naar het station zijn momenteel angstaanjagend. Hebt u plannen om ze korter te maken of hun aantal te verminderen?

Denkt u niet dat mensen zich veiliger zouden voelen aan de oppervlakte, zelfs al is het slecht weer, dan wanneer ze alleen in een gang lopen?

Kunnen werken, bijvoorbeeld om de tramlijnen 39 en 44 rond de wijk van de Hertogstraat te leiden,

Broqueville par des quais de déchargement pour des semi-remorques qui viendraient approvisionner les grands magasins sous le square, abattage d'arbres, etc.

Tout cela suppose des travaux lourds en surface et une circulation difficile durant une très longue période. S'y ajoute une fontaine, qui ne fonctionnera probablement presque plus dès qu'il y aura un coup de vent.

Une réflexion a-t-elle été menée pour diminuer la taille et le nombre de couloirs qui mènent à la station, sachant que ceux-ci sont terriblement anxiogènes ?

On parle de réappropriation de l'espace public. Ne pensez-vous pas qu'on est plus en sécurité en surface, même en cas de mauvais temps, qu'isolé dans un couloir ?

D'autres travaux n'ont pas été prévus, par exemple pour régler le problème des trams 39 et 44 qui balafrent le quartier de la rue du Duc. Pourrait-on encore intégrer ces travaux à ce stade ? Comment envisagez-vous la suite de ce dossier ?

Pourquoi la Région bruxelloise n'a-t-elle pas organisé une information préalable avec les communes de Woluwe-Saint-Pierre et d'Etterbeek ? N'est-ce pas une évidence qu'une commune soit associée dès le départ quand on parle d'équipement d'une telle importance ?

Combien a coûté cette étude de réaménagement de la station et de ses abords ? À combien est estimé le coût global des travaux ? Avez-vous une estimation du coût de l'opération ? Avoisine-t-il le chiffre de vingt millions d'euros évoqué ?

Quand les travaux débuteraient-ils ? Quel est l'agenda fixé par Bruxelles Mobilité ? Sur quelle durée des travaux d'une telle ampleur s'étendraient-ils ?

Depuis le dépôt de ma question orale, une commission de concertation a eu lieu au mois de janvier. Celle-ci a reporté son avis afin d'effectuer une visite sur place. Cette visite a eu lieu le 16 février et a débouché sur un avis défavorable de la commune de Woluwe-Saint-Pierre.

Qu'en est-il au niveau de la Région ?

*alsnog in het project geïntegreerd worden?*

*Waarom heeft het Brussels Gewest niet eerst overlegd met de gemeenten Sint-Pieters-Woluwe en Etterbeek? Moeten die niet van meet af aan betrokken worden bij een dergelijk grootschalig project?*

*Hoeveel heeft de studie over dit project gekost? Hoeveel zullen de werken in totaal kosten? Klopt het cijfer van 20 miljoen euro?*

*Wanneer beginnen de werken en hoe lang zullen ze duren?*

*In januari kwam een overlegcomité samen, maar dat besloot de situatie eerst ter plekke te gaan bekijken voor het een advies gaf. Dit plaatsbezoek gebeurde op 16 februari en leidde tot een negatief advies van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe.*

*Wat vindt het gewest daarvan?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Une partie des objectifs-clés de la rénovation de cette station porte sur l'amélioration de la salle des guichets, des couloirs d'accès et des zones de transit, afin de créer une ambiance générale plus conviviale, sécurisante et confortable. Il s'agit aussi d'améliorer la circulation des voyageurs entre les différents quais des stations de métro et de pré métro, ainsi que les flux aboutissant en surface, y compris les liaisons avec les correspondances de surface.

Une augmentation importante du trafic des passagers dans les transports en commun est prévue dans les prochaines années et il faudra en tenir compte. Cela se concrétise dans le projet par le fait que les accès existants vers la surface vont être conservés. À la suite de la demande des pompiers, un accès supplémentaire a été ajouté et les couloirs vont être élargis. Les accès seront directs vers les quais et les mezzanines, avec une meilleure visibilité. Enfin, les accès en cul-de-sac seront supprimés.

L'étude du réaménagement du terminus, au niveau -1 de la station, des lignes de tram 39 et 44, n'a pas encore été entamée. Plusieurs scénarios sont actuellement à l'étude. Ce terminus fait partie du contrat avec le bureau d'études, mais la réalisation de cette étude n'a pas encore commencé.

Pourquoi la Région n'a-t-elle pas organisé une information préalable avec la commune ? Au cours de l'année 2010, avant la finalisation du dossier de permis d'urbanisme, l'équipe en charge de l'étude a rencontré les représentants de la commune, dont M. Simon. Le sujet portait essentiellement sur l'aménagement de voirie entre l'avenue de Brocqueville et la rue du Duc.

Le coût de l'étude de rénovation de la station s'élève à 1.016.400 euros TVA comprise. Ceci comprend la partie architecturale et l'étude de stabilité - c'est-à-dire l'avant-projet, l'établissement du dossier de demande de permis d'urbanisme et l'ensemble du dossier d'exécution -, ainsi que l'aide à la direction de l'exécution des travaux. En outre, il y a également 399.905 euros TVA comprise pour les études relatives aux voiries, y compris le terminus des trams 39 et 44.

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De renovatie van de lokettenzaal, de gangen en de transitzones moet een sfeer van comfort, veiligheid en vertrouwen creëren. Ook de reizigersstromen tussen de verschillende perrons van metro en premetro en de doorstroming naar de uitgangen moeten vlotter.*

*Er wordt op het openbaarvervoersnet een toename van het aantal reizigers verwacht en daarmee zullen we rekening moeten houden. De uitgangen die vandaag bestaan, blijven dus behouden. Op vraag van de brandweer is in een bijkomende uitgang voorzien en de gangen worden verbreed. De toegangen zullen onmiddellijk op de perrons en mezzanines uitgeven. De toegangen zonder uitgang worden afgeschaft.*

*De studie over de heraanleg van de terminus van tram 39 en 44 op niveau -1 is nog niet aangevat. Diverse scenario's liggen op tafel.*

*In 2010, nog voor het dossier van vergunningsaanvraag klaar was, heeft het studiebureau met vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten gesproken, voornamelijk over de heraanleg van het stuk tussen de de Brocquevillelaan en de Hertogstraat.*

*De studie over het renovatieproject bedraagt 1.016.400 euro, inclusief btw. Daarin zitten ook het voorproject, de stabiliteitsstudie, het vergunningsaanvraagdossier en de bijstand tijdens de uitvoering van de werken. Verder is in 399.905 euro voorzien voor de studies over de heraanleg van de wegen, met inbegrip van de terminus voor trams 39 en 44.*

*De renovatiekosten zelf worden op ongeveer 14 miljoen euro geraamd. Voor de uitrusting gaat het om circa 6 miljoen euro.*

*Het project wordt uitgevoerd in functie van de beschikbare middelen. Binnen drie jaar worden de werken aangevat. Ze zullen wellicht twee à drie jaar in beslag nemen.*

Les coûts des travaux de rénovation de la station et en voirie sont estimés à un total d'environ 14 millions d'euros TVA comprise. Le coût de l'équipement est estimé à environ 6 millions d'euros.

Les travaux seront réalisés en fonction des disponibilités budgétaires. Ils sont actuellement programmés dans environ trois ans. Leur durée sera de deux à trois ans, en fonction des phases d'exécution encore à étudier dans le cadre du projet définitif.

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Qu'allez-vous faire avec l'avis défavorable rendu par la Commission de concertation urbanisme de la commune de Woluwe-Saint-Pierre auquel vous n'avez pas encore répondu ? Est-il encore possible que des modifications viennent rencontrer ces demandes ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** À ce stade, des modifications sont toujours possibles. Néanmoins, je n'ai pas encore pu approfondir l'étude de ce dossier avec mes services afin de savoir comment, où et quand nous pourrons rencontrer les remarques émises par la commune. Ce qui est certain, c'est que nous allons examiner cet avis de très près.

- *L'incident est clos.*

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE MME BRIGITTE DE PAUW

**À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION**

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).-** *Wat zult u doen met het negatieve advies van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe waarop u nog niet gereageerd hebt? Zijn er nog wijzigingen aan het project mogelijk?*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Wijzigingen zijn nog altijd mogelijk. Mijn diensten hebben nog niet kunnen nagaan hoe de opmerkingen van de gemeente verwerkt kunnen worden in het project. In elk geval zullen we het advies grondig bestuderen.*

- *Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellations.

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

**TOT DE HEER BRUNO DE LILLE,  
STAATSSECRETARIS VAN HET  
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GE-  
WEST, BELAST MET MOBILITEIT,**

**PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,**

**concernant "les mesures visant à encourager les déplacements à pied".**

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

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).-** *Le piéton occupe à juste titre une place centrale dans la politique de mobilité du gouvernement. Il est donc important d'améliorer son confort lors de l'aménagement de l'espace public, avec des trottoirs larges, dégagés et bien éclairés, mais aussi avec des bancs pour donner aux personnes moins mobiles l'occasion de faire une pause.*

*Les pavés sont très utilisés ces dernières années pour redonner aux centres des villes un cachet historique. Même s'ils procurent en effet un sentiment d'authenticité, ils ont aussi leurs inconvénients. Les pavés ronds augmentent non seulement les nuisances sonores du trafic automobile, mais également le risque de chute. C'est le cas pour les piétons, en particulier les seniors, mais aussi pour les cyclistes. Ces pavés sont également le cauchemar des personnes en fauteuil roulant.*

*Afin de pallier ce problème, des pavés plus plats ou égalisés sont parfois utilisés. Existe-t-il des directives et des normes en matière d'utilisation des pavés en Région bruxelloise ?*

*Vous concernez-vous avec les communes afin de mener une politique uniforme en matière d'utilisation de la voie publique ? En quoi consiste cette politique ? Si aucune concertation n'existe, quand comptez-vous l'instaurer ?*

*Lors de la pose de pavés difficiles à emprunter, serait-il possible de poser également une bande pour les personnes ayant besoin d'une surface plane pour se déplacer ?*

*Quelle est la différence entre les pavés, l'asphalte, le béton et les briques de pavement en terre cuite, en termes de prix d'achat, de durée de vie et d'entretien ?*

*En janvier 2011, il avait été annoncé qu'un*

**OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,**

**betreffende "de maatregelen om het voetverkeer te stimuleren".**

**De voorzitter.-** Mevrouw De Pauw heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** De voetganger staat centraal in het mobiliteitsbeleid van de Brusselse regering en terecht. Iedereen die zich verplaatst, is immers op minstens één onderdeel van zijn of haar traject wel voetganger. Bovendien is het de meest duurzame manier van mobiliteit. Bij de inrichting van de openbare ruimte is het dan ook belangrijk om het comfort van de voetganger te verhogen. Daarbij gaat het niet alleen om brede, vrije en verlichte voetpaden, maar ook om zitbanken, een goede wegaanduiding en een aangenaam wegdek. Banken geven minder mobiele mensen bijvoorbeeld de mogelijkheid om even uit te rusten en hun traject in te delen in kortere, overbrugbare deeltjes. Oudere mensen of personen met een handicap of in revalidatie kunnen hierdoor veel langer mobiel blijven.

De laatste jaren is de kassei weer volop in opmars. Om centra een groter historisch cachet te geven, wordt asfalt vervangen door natuursteen. Ook al geeft dit inderdaad een 'authentieker' gevoel, toch zijn er ook heel wat nadelen verbonden met de kassei en niet in het minst met de bolle kasseien, de zogenaamde kinderkopjes. Ze veroorzaken niet alleen meer geluidsoverlast bij gemotoriseerd vervoer, maar zij verhogen ook het risico op struikelen bij voetgangers in het algemeen en bij senioren in het bijzonder. Ze worden bijzonder glad bij ijzel en sneeuw, maar vaak ook wanneer het regent, en door de grotere risico's kijken voetgangers meer naar de grond dan om zich heen, hetgeen zowel de verkeersveiligheid vermindert als de kansen van handelaars om hun waren aan te prijzen via hun etalage. Voor fietsers zijn kasseien ook niet de grootste vriend en voor rolstoelgebruikers is het al helemaal een nachtmerrie, om maar te zwijgen over vrouwen met naaldhakken.

Om dit euvel te verhelpen worden er soms andere soorten kasseien gebruikt dan kinderkopjes, die meer afgeplat en soms zelfs volledig geëgaliseerd

*concours serait organisé pour inciter les étudiants et les jeunes architectes à proposer des idées originales, en concertation avec les utilisateurs. Ce concours a-t-il été organisé ? Si oui, quels en furent les résultats ?*

*Où en est le Plan piéton ? A-t-il été discuté au sein du gouvernement ?*

*Dans le cadre de la sixième réforme de l'État, les plans de mobilité communaux seront légalement subordonnés au Plan régional de mobilité. Existe-t-il, dans ce cadre, des idées pour créer une certaine uniformité en matière de mobilier urbain ?*

*Pourrions-nous prévoir dans le Plan piéton des plans de rues indiquant les endroits situés dans un rayon de cinq minutes à pied ?*

*L'Association de la Ville et des communes a-t-elle achevé son étude sur le statut des trottoirs ? Quels en sont les résultats et les constats généraux ? Si vous ne l'avez pas encore reçue, pour quand cette étude est-elle attendue ?*

zijn. Bestaan er richtlijnen voor het gebruik van kasseien in het Brussels Gewest? Zijn er normen?

Overlegt u met de gemeentes om een eenvormig beleid inzake de begaanbaarheid van de openbare weg uit te werken? Wat houdt dit beleid in? Zo neen, bent u dan van plan om dergelijk overleg te plegen?

Is het ook niet mogelijk om op plaatsen met moeilijk begaanbare kasseien een strook aan te leggen voor mensen met nood aan een egaal wegdek? Bij de bouw van het nieuwe gemeentehuis van Jette werd destijds een strook met ribbeltjes aangelegd om de administratie voor iedereen bereikbaar te maken.

Wat is het verschil in kostprijs, levensduur en onderhoud tussen kasseien, asfalt, beton en klinkers?

In januari vorig jaar stelde ik reeds een vraag over het stimuleren van het voetverkeer door het plaatsen van extra banken en een duidelijker wegaanduiding. Toen werd gezegd dat een architectenwedstrijd zou worden georganiseerd om studenten en jonge architecten aan te moedigen originele ideeën uit te werken, in samenspraak met de gebruiker. Werden die wedstrijden ondertussen reeds georganiseerd? Zo ja, wat zijn de resultaten?

Graag wil ik ook weten hoe ver het voetgangersplan staat. Werd dit reeds besproken binnen de regering? U had gezegd dat het plaatsen van zitbanken deel zou uitmaken van het plan. Indien het voetgangersplan reeds bestaat, had ik graag het tijdschema gekend.

In het kader van de zesde staatshervorming worden de gemeentelijke mobiliteitsplannen wettelijk ondergeschikt aan de gewestelijke richtlijnen via het ordonnantiegewijs verankeren van het gewestelijk mobiliteitsplan. Bestaan er al ideeën om in dit kader een zekere uniformiteit na te streven, bijvoorbeeld inzake straatmeubilair?

Vele steden hebben straatplannen waarop met een cirkel wordt aangegeven wat binnen de vijf minuten te voet bereikt kan worden. Kunnen we dit niet invoeren in ons gewest? Naast een oriënterende en informerende functie kan zulks ook bijdragen aan een shift in de richting van de actievere vervoersmiddelen. Wordt dat voorzien in het

nieuwe Voetgangersplan?

Aan de Vereniging van de Stad en de Gemeenten werd gevraagd het statuut van de voetpaden te onderzoeken. Zijn hiervan al resultaten? Wat zijn de algemene bevindingen? Mocht u die nog niet ontvangen hebben, wanneer worden deze verwacht?

### *Discussion*

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

**M. Aziz Albishari.**- Je m'inscris pleinement dans l'interpellation de Mme De Pauw. J'ai moi-même régulièrement interpellé sur la situation des piétons à Bruxelles. Ce gouvernement avait pris la décision de mettre cette question au centre des débats, notamment avec la création d'un Plan piéton, dont le secrétaire d'État nous dit qu'il est en phase de réalisation.

Je voudrais simplement ajouter à l'énoncé de cette problématique quelques éléments qui me semblent importants. Mme De Pauw parle essentiellement des pavés bombés qui, contrairement à ce qu'elle dit, me semble-t-il, sont en voie de disparition depuis qu'ils sont remplacés par des pavés sciés. Par contre, les dalles de ciment de 30 cm sur 30 cm, matériau souvent utilisé en Région bruxelloise, posent un vrai problème. Ces dalles ne sont pas stables, elles se descendent très vite et nous devons être la seule ville au monde à continuer à les utiliser. Il s'agit donc d'une question d'utilisation des matériaux et d'harmonisation éventuelle des matériaux les plus performants.

Je vous ai déjà interrogé, ainsi que votre collègue Mme Grouwels, au sujet de la réglementation prévoyant le mètre cinquante minimum pour le trottoir. Je suis assez sceptique quant à cette norme permettant à peine à deux personnes de se croiser.

La question du mobilier urbain fait évidemment partie de cette problématique. J'ai en préparation une interpellation concernant sa réglementation. Je pense que le MR a déposé une proposition de résolution concernant le mobilier urbain. Même si cette proposition émane de l'opposition, son contenu est plutôt intéressant. Il serait sans doute opportun d'en profiter pour se pencher sur cette question.

### *Bespreking*

**De voorzitter.**- De heer Albishari heeft het woord.

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).**- *De regering opteert ervoor de voetgangers centraal te plaatsen en zal daartoe een voetgangersplan opstellen.*

*Mevrouw De Pauw vermeldt het probleem van de hobbelige kasseien. Die verdwijnen mijns inziens stilaan uit het straatbeeld, aangezien ze steeds vaker door aangeplatte kasseien worden vervangen. De in ons gewest populaire cementtegels van 30 op 30 cm vormen daarentegen een groter probleem. Die tegels zijn niet stabiel en komen snel los. Wij zijn ongetwijfeld de enige stad in de wereld die ze blijft gebruiken.*

*Voorts ben ik sceptisch over de regel dat het voetpad minimum 1,5 m breed moet zijn. Dat lijkt mij weinig voor twee voetgangers die elkaar moeten kruisen.*

*Ook het stadsmeubilair maakt deel uit van deze problematiek. Ik ben een interpellatie over de regelgeving ter zake aan het voorbereiden. Wij zullen voorts de gelegenheid hebben om hierover te debatteren in het kader van het voorstel van resolutie dat de MR heeft ingediend.*

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Pour la première fois, un Plan piéton a vu le jour et le principe STOP, privilégiant les piétons, est d'application. C'est essentiel, car nous sommes finalement tous piétons.

Il s'agit d'un travail de longue haleine qui requiert une bonne collaboration avec les communes, ce qui n'est pas toujours évident, ainsi qu'avec les entrepreneurs, s'agissant notamment des pistes cyclables.

En outre, il convient de placer les passages pour piétons en fonction de la logique de ces derniers et pas de l'automobiliste.

Je regrette l'absence de l'opposition alors que nous discutons de dossiers aussi importants.

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).-** À titre personnel, je pense qu'il faut éviter le recours aux pavés à Bruxelles, car leur utilisation n'est justifiée que dans certains cas bien précis.

Effectivement, une accessibilité et une mobilité de qualité pour tous sont une préoccupation majeure. Nous connaissons tous bien les inconvénients liés aux pavés. Malheureusement, certains les

**De voorzitter.-** Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.-** Een goed voetgangersbeleid is inderdaad noodzakelijk en deze regering is de eerste die daar daadwerkelijk werk van maakt. Voor het eerst is er een Voetgangersplan en wordt het STOP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Privévervoer) toegepast. De vorige regering werkte vooral voor auto's en openbaar vervoer, terwijl nu het accent op de voetgangers ligt. Het klopt immers dat ieder van ons op een bepaald moment wel eens voetganger is.

Er is nog heel wat werk aan de winkel. Je kunt het verleden immers niet zomaar wegvegen. Het is een werk van lange adem, dat ook heel wat samenwerking vergt met de gemeenten, wat niet altijd zo evident is. Ook samenwerking met de aannemers is noodzakelijk, want zij slagen er vaak in om een goed fietspad om zeep te helpen en dan kan het heel lang aanslepen vooraleer het terug comfortabel fietsen is. Het is ook moeilijk om het eens te worden over wie de aannemer moet aansporen om de zaak op te lossen.

Een ander belangrijk aspect is dat de oversteekplaatsen voor de voetgangers consequent geplaatst worden volgens de logica van de voetganger en niet volgens de logica van de auto. Voor voetgangers maken heel kleine zaken soms een groot verschil uit, zoals bijvoorbeeld een voetgangerslicht dat lang genoeg blijft branden om comfortabel te kunnen oversteken. Dat is niet overal het geval in Brussel, maar dat soort zaken uit het verleden moet de regering beetje bij beetje aanpakken.

Ik betreur dat de oppositie niet aanwezig is om dergelijke belangrijke zaken te bespreken.

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.-** We zitten vandaag eerder wat voor eigen kerk te preken. Iedereen is het blijkbaar roerend met elkaar eens. Dat biedt voordelen, het toont aan dat de mentaliteit stilaan wijzigt. Er zitten dus heel wat verbeteringen aan te komen.

Persoonlijk ben ik van mening dat we in Brussel het gebruik van kasseien best zo veel mogelijk vermijden, of het nu bolle dan wel gezaagde

*considèrent encore comme faisant partie du patrimoine bruxellois. Pourtant, des solutions alternatives existent, comme l'asphalte gris. L'esthétique ne doit pas forcément primer.*

*Bruxelles compte de plus en plus de piétons et nous devons donc tenir compte d'eux si nous voulons réaménager l'espace public.*

*Nous devrons y être attentifs dans le cadre du Plan piéton. À mes yeux, les considérations esthétiques ou l'aspect historique ne peuvent jamais mettre en péril l'accessibilité de l'espace public, notamment pour ce qui est des personnes à mobilité réduite. C'est tout bonnement une question d'égalité des chances.*

*Le choix du revêtement des rues et trottoirs a aussi une incidence fondamentale en termes de mobilité et de confort de déplacement, tant pour les piétons que pour les cyclistes.*

*Le Plan Iris 2 vise un transfert modal : les déplacements en vélo, à pied et en transports en commun doivent donc avoir toute l'opportunité de se développer.*

*(poursuivant en français)*

Augmenter la part modale des piétons et des cyclistes demande d'adapter la ville à leurs besoins également. Dans le cadre du vade-mecum vélos et piétons, un cahier spécial a été réalisé sur les revêtements et les éclairages, afin de mettre en avant les besoins des usagers actifs, qu'il faut harmoniser avec le choix des matériaux et des éclairages. À cet égard, le vade-mecum confirme que les pavés classiques ne répondent pas aux besoins des piétons.

*(poursuivant en néerlandais)*

*L'emploi de matériaux naturels peut, dans certains cas, être pertinent afin d'accroître l'attractivité de l'espace public. Il convient cependant avant tout de privilégier le confort de l'usager. Dans le cas des trottoirs, leur surface doit être plane et il faut également veiller à un bon entretien, sous peine de voir la situation se dégrader rapidement.*

*(poursuivant en français)*

Vis-à-vis des entrepreneurs amenés à ouvrir les

kasseien betreft. Slechts in heel weinig omgevingen zijn ze nog verantwoord.

Een goede toegankelijkheid en mobiliteit voor iedereen is immers een belangrijke bekommernis. De nadelen van kasseien zijn ons allemaal welbekend. Ze worden helaas nog altijd als typisch Brussels beschouwd en als stedenbouwkundig erfgoed gevaloriseerd. De discussie daarover voeren we soms nog met de Commissie voor Monumenten en Landschappen. Onlangs nog discussieerden we over de straten rond de Grote Markt. Zelfs gezaagde kasseien werden er niet aanvaard, men wilde alleen maar bolle kasseien.

In Genua heeft de Unesco ook delen van de stad als werelderfgoed erkend. Toch is men er daar in geslaagd om tot een consensus te komen en voor grijs asfalt te opteren. Het is wel mooi en degelijk uitgevoerd. Alternatieven die tevens aangenaam zijn voor de gebruikers zijn dus wel degelijk denkbaar. Niet alleen het esthetische argument telt.

In Brussel lopen heel wat voetgangers rond. De resultaten van de enquête rond de mobiliteit van de Belgen (Beldam) zijn onlangs bekendgemaakt. We komen van 28% in 1999 tot 32% vandaag. Brussel is een echte voetgangersstad geworden en we moeten dus ook rekening houden met de voetgangers als we de omgeving opnieuw willen aanleggen.

Vandaag gebeurt dat niet altijd. Daarom zullen we onder meer in het Voetgangersplan aandacht besteden aan de kwestie. Als je straten of trottoirs met kasseien aanlegt, zorg je voor extra hindernissen. Volgens mij mogen esthetische overwegingen de basisfunctie en de toegankelijkheid van de openbare ruimte nooit in het gedrang brengen. Als er klassieke kasseien worden gebruikt zonder enige aanpassing, wordt de toegang tot de openbare ruimte voor bepaalde groepen ernstig bemoeilijkt of zelfs onmogelijk gemaakt. Volgens mij is de toegankelijkheid voor fietsers, voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit een belangrijkere overweging dan de instandhouding of restauratie van een historisch kader. We moeten naar compromissen zoeken, want dat gebeurt tegenwoordig niet altijd even goed. Het is ook een kwestie van gelijke kansen: iedereen moet op evenwaardige wijze toegang hebben tot de openbare ruimte.

trottoirs ou tout autre élément de l'espace public, je sais que certaines communes exigent une garantie, qu'elles ne libèrent que lorsque la voirie a été remise en bon état.

*(poursuivant en néerlandais)*

*La commune de Bruxelles-Ville a mis en place un tel système pour les travaux nécessitant une ouverture de la voirie. Nous vérifierons s'il peut être généralisé. Les communes pourraient aussi prendre elles-mêmes des initiatives en ce sens.*

*La plupart des rues bruxelloises sont trop étroites pour prévoir des bandes de confort pour les cyclistes entre les pavés.*

Ook om mobiliteitsredenen is de verharding van straten en voetpaden zeer belangrijk. De keuze van het materiaal kan het namelijk zeer aangenaam - of onaangenaam - maken om te stappen of te fietsen.

Met het Iris 2-plan heeft het Brussels Gewest de doelstelling ingevoerd om naar een modale verschuiving te streven. Fietsers, voetgangers en openbaar vervoer moeten dus alle kansen krijgen om zich verder te ontwikkelen.

*(verder in het Frans)*

*Het aandeel van voetgangers en fietsers in het verkeer vergroten betekent ook dat we de stad moeten aanpassen aan hun noden. In de kader van het fiets- en het voetgangersvademecum is een speciale leidraad verschenen over de keuze van verharding en verlichting, waarin de noden van de actieve gebruikers worden benadrukt. Het vademecum bevestigt dat de klassieke kasseien niet beantwoorden aan de behoeften van de voetgangers.*

*(verder in het Nederlands)*

Het aanwenden van natuurlijke materialen, zoals kasseien, kan in bepaalde gevallen nog steeds zinvol zijn om de openbare ruimte aantrekkelijker te maken. Ik deel uw bekommernis over de betonnen stoep tegels, die inderdaad niet altijd even deskundig worden aangelegd, als je ziet hoe de trottoirs er soms na verloop van tijd uitzien. De vraag is echter niet of we voor of tegen de stoep tegels of de natuurlijke materialen zijn, maar hoe we de gebruikers het meeste comfort kunnen bieden. Dat betekent dat het oppervlak plat moet zijn. Op veel plaatsen wordt ook het onderhoud over het hoofd gezien, wat er voor zorgt dat de situatie snel verslechtert.

*(verder in het Frans)*

*Sommige gemeenten eisen van de aannemers die werken uitvoeren, een garantie die ze pas opheffen als ze vaststellen dat het wegdek opnieuw in goede staat verkeert.*

*(verder in het Nederlands)*

De stad Brussel heeft een dergelijk systeem opgezet voor de werken waarbij de straat geopend wordt. We kunnen eens nagaan of dit systeem

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).-** *Vous pourriez les prévoir sur les places, comme sur la Grand-Place par exemple.*

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).-** *Elle est entièrement classée et on ne peut y enlever les pavés. Ce système pourrait en effet être utilisé sur d'autres places, mais pas dans chaque rue. De plus, la bande de confort ne résout pas le problème des nuisances sonores.*

*Les coûts liés au placement, à la durée de vie et à l'entretien des différents aménagements varient fortement en fonction de l'endroit, de l'utilisation du sous-sol et de la manière de placer lesdits aménagements. Je peux donc difficilement répondre sur ce point.*

*Je présume que nous pouvons même obtenir de bons matériaux de Chine.*

*Il est difficile de se prononcer globalement sur les coûts. Selon moi, il est plus judicieux d'adopter des règles et principes généraux lors de la pose. Nous essayons de les intégrer dans les vade-mecum.*

*(poursuivant en français)*

Les jeunes architectes, les étudiants et les spécialistes expérimentés sont les designers de l'espace public du futur. En ce sens, ils sont les personnes-clés qui feront de cette ville un espace accueillant pour les piétons.

C'est la raison pour laquelle, le programme Pyblik accorde une attention particulière aux principes de bon aménagement de l'espace public. À cet égard, j'ai également organisé une exposition en collaboration avec l'Académie des Beaux-Arts, offrant la possibilité aux jeunes architectes d'exposer leur vision avant-gardiste de Bruxelles

veralgemeend kan worden. Misschien moeten de gemeenten zelf een aantal stappen zetten. Het systeem blijkt wel te werken.

Om technische redenen is het in de praktijk vaak zeer moeilijk om comfortstroken aan te leggen. De meeste Brusselse straten zijn te smal om bijvoorbeeld tussen de kasseien een platte strook voor fietsers te voorzien.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** U zou dit wel kunnen doen op pleinen. De Grote Markt is bijvoorbeeld erg moeilijk begaanbaar bij regenweer.

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.-** Dat is een slecht voorbeeld, want de Grote Markt is volledig beschermd en je kunt er dus geen kassei verwijderen. Er zijn wel andere pleinen, waar iets dergelijks mogelijk is. Je kunt het systeem echter niet in elke straat toepassen. Het zou dan ook beter zijn om de meeste straten volledig plat te maken.

Bovendien lost een comfortstrook voor de fietsers het probleem niet op van de geluidsoverlast, die kasseien vaak veroorzaken.

Ik kan moeilijk uitspraken doen over de kosten van de verschillende inrichtingen. De kosten die samenhangen met de plaatsing, de levensduur en het onderhoud, variëren heel sterk naargelang de locatie, het gebruik van de ondergrond en de gehanteerde techniek. Ik kan u voorbeelden geven van kasseien die er na jaren nog altijd goed bijliggen, maar ook van straten, zoals de Huidevettersstraat, waar ze recent gelegd zijn en nu al voor de helft kapot zijn. Veel hangt dus af van de basiskwaliteit van het materiaal.

Ik veronderstel dat we zelfs uit China goede materialen kunnen verkrijgen.

Het is moeilijk om algemene uitspraken te doen over de kosten. Volgens mij is het zinvoller om algemene regels en principes te hanteren bij de aanleg. We proberen die te verwerken in de vademeccums waar ik al eerder naar verwees.

*(verder in het Frans)*

*Jonge architecten, studenten, maar ook de ervaren specialisten, zijn de vormgevers van de openbare*

dans le futur. Je vous y ai invité, ainsi que tous les collègues du parlement bruxellois. Je suis persuadé que ce fut un moment d'inspiration pour beaucoup.

(poursuivant en néerlandais)

*Effectivement, des concours seront organisés par la ministre Grouwels. Des discussions sont ainsi en cours avec diverses asbl. Le Plan Iris 2 comporte d'ailleurs des mesures en la matière.*

(poursuivant en français)

Nous partons du principe que la largeur des trottoirs doit passer à deux mètres réels. Cela signifie que si des poteaux sont installés pour éviter le stationnement sur les trottoirs, il faut mesurer de la façade jusqu'aux poteaux. Sinon, il ne s'agit pas d'un réel espace libre. En la matière, des mesures ont déjà été prises, mais elles ne sont pas toujours respectées.

Le contrôle des terrasses et de l'espace libéré aux abords de ces terrasses est également problématique. C'est aux communes qu'il revient de faire respecter l'accès à cet espace pour les piétons.

Tout ceci montre que le travail a été entamé, mais qu'il n'a pas encore abouti.

(poursuivant en néerlandais)

*Les défis prioritaires repris dans le Plan Iris 2 et les vade-mecum sont clairs. Il faut également veiller à la localisation des lieux prévus pour faire une pause dans l'espace public. J'ignore si nous devons déterminer le type de bancs à installer, mais j'estime que leur qualité ergonomique doit primer sur leur uniformité. Ce sujet doit encore être débattu.*

*Il faut également veiller à placer une bonne signalisation pour les piétons. L'exemple que vous citez d'une indication des distances pédestres est repris dans le Plan piéton que nous espérons encore pouvoir mettre à l'agenda du conseil des ministres ce mois-ci.*

*Depuis 2011, le plan pour les déplacements en vélo est devenu un plan dédié aux modes de déplacements actifs. Bon nombre de distances y sont également exprimées en minutes pour les piétons.*

*ruimte van de toekomst. Zij zullen deze stad moeten omvormen tot een voetgangersvriendelijke stad.*

*Daarom besteedt het programma Pyblik veel aandacht aan de principes van goede aanleg van openbare ruimte. In dat kader heb ik in samenwerking met de Academie voor Schone Kunsten een tentoonstelling georganiseerd waarin jonge architecten hun avant-gardistische visie op het Brussel van de toekomst geven. Ik heb de parlementsleden hierop uitgenodigd en ik ben ervan overtuigd dat dit voor velen een inspirerend moment was.*

(verder in het Nederlands)

Er zullen inderdaad ook wedstrijden georganiseerd worden door minister Brigitte Grouwels. Ze laat weten dat er momenteel gesprekken plaatsvinden met verschillende vzw's over de organisatie van dergelijke architectuurwedstrijden en vooral over de organisatie van het overleg met mogelijke gebruikers. In het mobiliteitsplan Iris 2 staan al een aantal maatregelen vermeld.

(verder in het Frans)

*Wij vertrekken van het principe dat elk voetpad twee werkelijke meters breed moet zijn. Dat betekent dat indien er paaltjes moeten geplaatst worden tegen 'stoepparkeerders', de afstand wordt berekend tussen de gevel en de paaltjes, anders gaat er ruimte verloren. De maatregelen worden wel niet altijd toegepast.*

*De terrassen op voetpaden blijven ook een probleem. Het is de taak van de gemeenten om dat te controleren.*

*U kunt vaststellen dat er al veel maatregelen werden opgestart, maar dat ze zich nog in de beginfase bevinden.*

(verder in het Nederlands)

Aan de hand van het Iris 2-plan en de vademeccums kunnen we duidelijk aangeven welke uitdagingen prioritair zijn. Ook moet aandacht worden besteed aan de plaatsing van rustpunten in de openbare ruimte. Ik weet niet of wij moeten bepalen welk type rustbanken het moeten worden. Ik pleit eerder voor een goede ergonomische kwaliteit van de rustbanken dan voor het gebruik van overall

*Pendant la semaine de la mobilité, nous avons réalisé un test. Du parc de Bruxelles à la place Sainte-Catherine, le trajet à pied ne dure que dix-sept minutes. Ce même trajet prend beaucoup plus de temps en métro.*

*Je vais examiner avec mes collègues la manière dont nous pouvons rendre l'usage des vade-mecum obligatoires pour tout réaménagement de l'espace public.*

*(poursuivant en français)*

L'Union de la Ville et des communes achève actuellement son étude juridique sur le statut des trottoirs. Il est donc trop tôt à ce stade pour formuler des conclusions.

L'ordonnance-cadre sur la mobilité devra, à mon sens, former dans un premier temps un cadre de stratégie de mobilité pour l'ensemble de la Région. La création de mobilier urbain uniforme ne sera vraisemblablement pas retenue, mais cela pourra faire l'objet d'un débat au parlement.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Nous devons tous être conscients de ce que notre environnement urbain doit s'adapter, afin de permettre la présence de méthodes de déplacement actives. Le confort d'utilisation des usagers devra ainsi primer sur la vision esthétique de la ville.*

dezelfde rustbanken. Dat debat moet nog worden uitgediept.

Goede signalisatie voor voetgangers verdient ook de nodige aandacht. Het voorbeeld waar u naar verwijst, een cirkelaanduiding met de wandelafstand in zones van vijf minuten, is opgenomen in het Voetgangersplan dat we binnenkort aan de regering voorleggen. Ik hoop dit plan deze maand nog op de agenda van de ministerraad te kunnen zetten.

Uw suggestie voor het fietsplan dat we al een tijdje uitdelen, hebben we meegenomen. Sinds 2011 is dat een plan 'Actieve Modi' geworden. We hebben op het plan heel wat afstanden aangeduid in minuten voor de voetgangers.

Het plan is immers niet alleen bruikbaar voor fietsers. We hebben enerzijds het fietsplan dat alle fiches bevat, maar anderzijds ook de fietskaart die we uitdelen. Dat is dus wat we een actieve modikaart noemen. Daarop staan niet alleen de routes voor fietsers, maar ook de afstanden in minuten. Voetgangers hebben meer aan afstanden in minuten dan aan afstanden in kilometers.

We hebben tijdens de Week van Vervoering een test gedaan. Van aan het Warandepark tot het Sint-Katelijneplein doet men er zeventien minuten te voet over. Dat is al een respectabele afstand. Niemand zou denken dat het maar een kwartiertje stappen is. Heel wat mensen zouden de metro nemen en er veel langer over doen om op die manier dezelfde afstand af te leggen.

De beslisser op gemeentelijk en gewestelijk vlak moeten zich natuurlijk houden aan al deze principes en richtlijnen. Ik zal met mijn collega's bekijken hoe we het gebruik van de vademeccums verplicht kunnen maken bij elke heraanleg van de openbare ruimte.

*(verder in het Frans)*

*De Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB) heeft net haar studie over het juridisch statuut van voetpaden beëindigd. Het is nog te vroeg om conclusies te trekken.*

*Een kaderordonnantie Mobiliteit zal eerst een mobiliteitsstrategie voor het hele gewest moeten*

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

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).-** *Les vade-mecum sont-ils consultables sur un site internet ou pouvez-vous les donner aux parlementaires ?*

*Il serait intéressant que le Plan piéton que vous allez soumettre au gouvernement soit également expliqué dans cette commission.*

*Les directives pour le réaménagement des espaces publics figurant dans les vade-mecum sont facultatives. Il serait intéressant d'organiser un débat pour examiner si nous partageons une même perception.*

*Savez-vous quand l'étude réalisée par l'Association de la ville et des communes sera prête ?*

*C'est une bonne idée d'élargir la largeur des trottoirs à 2 m au minimum et cela devrait également être d'application pour l'aménagement des places.*

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).-** *Les vade-mecum sont consultables sur le site internet de Bruxelles Mobilité et ont été donnés aux services de l'urbanisme et des travaux publics de l'ensemble des communes.*

*Il me semble logique de transmettre le Plan piéton*

*uitwerken. Eenvormig stadsmeubilair wordt waarschijnlijk niet als optie weerhouden maar daarover kunnen we in het parlement wel debatteren.*

*(verder in het Nederlands)*

Iedereen moet zich ervan bewust zijn dat ons stedelijk milieu moet worden aangepast, om te streven naar de alomtegenwoordigheid van actieve verplaatsingsmethoden. We moeten alles in het werk stellen voor de ontwikkeling van die methoden. De esthetische visie op de stad moet baan ruimen voor het gebruikskomfort.

**De voorzitter.-** Mevrouw De Pauw heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** Ik wil nog drie vragen stellen.

U verwijst naar vademeccums. Kunnen we die raadplegen op een website of kunt u die aan de parlementsleden bezorgen?

U zegt dat het Voetgangersplan binnenkort aan de regering wordt voorgelegd. Het zou interessant zijn om het ook toe te lichten in deze commissie.

In de vademeccums staan een aantal richtlijnen over de inrichting van de openbare ruimte. Die zijn echter nog vrijblijvend en niet verplicht. Het zou misschien een goede zaak zijn om een debat te organiseren om na te gaan of we allemaal dezelfde lijn trekken.

De Vereniging van de Stad en de Gemeenten werkt nog aan een studie. Hebt u enig idee wanneer die klaar zal zijn?

Het is volgens mij een goed idee om de minimumbreedte van voetpaden te wijzigen van 1,5 meter naar 2 meter. Die regel zou niet alleen moeten gelden bij de aanleg van straten, maar ook bij die van pleinen.

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.-** De vademeccums staan op de website van Mobiel Brussel en werden aan de diensten voor stedenbouw en openbare werken van alle gemeenten bezorgd.

Het lijkt me logisch om het Voetgangersplan eerst

*en première lecture au gouvernement d'abord. Nous avons l'intention d'organiser une grande enquête. Il serait aussi logique de présenter ce plan au parlement si les parlementaires le souhaitent. Les débats que nous avons eus par le passé nous ont aidés à réaliser un plan volontariste.*

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- Je sais que tout cela prendra du temps.**

*- L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

**concernant "l'évolution des modifications du Code de la route et des agents sanctionnateurs prévus par le code".**

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

#### INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

**concernant "la mise en place des tourne-à-droite cyclistes et des rues à vélos".**

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

in eerste lezing te laten behandelen door de regering. Het is sowieso onze bedoeling om een grote enquête te organiseren. Het zou dan ook logisch zijn om het plan aan het parlement voor te stellen, als de parlementsleden dat tenminste willen. Ik ben daartoe bereid. De debatten die we hier in het verleden hebben gevoerd kunnen ons helpen om aan een voluntaristisch plan te werken.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** Ik weet dat het nog eventjes zal duren. Ik vraag u ook niet om binnen de veertien dagen iets te realiseren.

*- Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

**betreffende "de wijzigingen van het verkeersreglement en de sanctionerende agenten waarin het reglement voorziet".**

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

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

**betreffende "de invoering van het rechtsafslaan van de fietsers en van de fietsstraten".**

**De voorzitter.-** De heer Pinxteren heeft het woord.

**M. Arnaud Pinxteren.**- Le 26 mai 2010, je vous ai interrogé sur la possibilité d'instaurer, à titre expérimental, des tourne-à-droite pour cyclistes en Région bruxelloise. Dans votre réponse, vous aviez marqué votre intérêt pour ce nouveau dispositif en reconnaissant qu'il permettrait de favoriser la circulation des cyclistes. En juillet 2011, sur Télé Bruxelles, vous avez annoncé votre intention de mettre ce système en application en Région bruxelloise dès que le Code de la route le permettrait.

Mi-février, on apprenait que le niveau fédéral souhaitait voir au plus tôt l'entrée en vigueur de la modification du Code de la route. Cette modification instaurerait, entre autres, la possibilité de ce tourne-à-droite cycliste, ainsi que la possibilité de rues à vélos, dans lesquelles piétons et cyclistes seraient entièrement prioritaires sur les véhicules motorisés.

Le dépôt de mon interpellation a été suivi par une polémique sur le caractère légal de ce panneau tourne-à-droite, qui avait été prévu par les autorités fédérales. Ma première question permet de faire le point sur cette polémique. Le tourne-à-droite, c'est-à-dire le panneau afférent et la modification du Code de la route telle qu'envisagée au niveau fédéral, est-il validé ? La polémique a-t-elle cessé ? Si ce nouveau système est validé, comment sera-t-il mis en œuvre ?

Puisque la création d'une rue à vélos nécessite souvent un aménagement de la voirie, je comprends qu'elle prenne un peu de temps et que cela demande un phasage beaucoup plus long. En revanche, le tourne-à-droite, sauf exception, ne nécessite que la pose d'un panneau sous le feu de signalisation. Si ce dispositif est validé, comment allez-vous former, informer et sensibiliser les gestionnaires de voiries à ces deux dispositifs favorables à la mobilité douce ?

Certains considèrent que ce dispositif est susceptible de provoquer des accidents, mais il ne l'est pas davantage que les sens uniques limités (SUL). Il demande simplement un minimum de vigilance et de respect des autres usagers, et de la part des automobilistes en particulier.

Quelles voiries régionales comptez-vous munir de ce dispositif dans un premier temps ? Des mesures d'information et de sensibilisation à l'adresse des

**De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).**- *Op 26 mei 2010 ondervroeg ik u al over de mogelijkheid om fietsers altijd toe te laten om rechtsaf te slaan. U kondigde een tijdje later aan dat u dit systeem in Brussel zou invoeren zodra de Wegcode dat zou toelaten.*

*Midden februari kondigde de federale regering aan dat ze zo spoedig mogelijk de Wegcode wil wijzigen om dit systeem mogelijk te maken, naast de mogelijkheid van fietsstraten, waarin voetgangers en fietsers voorrang zouden hebben op gemotoriseerde voertuigen.*

*Er zouden juridische problemen zijn met het verkeersbord dat het rechtsafslaan mogelijk moet maken. Zijn deze problemen ondertussen opgelost? Als er geen wettelijke bezwaren meer zijn, hoe zal dan het nieuwe systeem in de praktijk ingevoerd worden?*

*Voor een fietsstraat moet meestal de weg heraangelegd worden. Het rechtsafslaan vergt echter geen structurele ingrepen, enkel de plaatsing van een verkeersbord onderaan het verkeerslicht. Hoe zult u de weggebruikers bewust maken van deze twee nieuwigheden?*

*Volgens sommigen zou een en ander leiden tot meer ongevallen, maar deze systemen zijn niet gevangerijker dan het beperkte eenrichtingsverkeer. Al wat nodig is, is een minimum aan respect van de andere weggebruikers, in het bijzonder van de automobilisten.*

*Op welke gewestwegen wilt u het rechtsafslaan in eerste instantie invoeren? Hoe zult u de fietsers informeren en bewustmaken?*

cyclistes sont-elles prévues en matière de tourne-à-droite et de rues à vélos ?

*Discussion*

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Je me réjouis de l'adoption de cette loi permettant le franchissement des feux par les cyclistes pour tourner à droite et l'établissement de rues cyclables. Je confirme que la Région a l'intention de se montrer volontariste et d'exploiter cette opportunité, qui permettra de rendre encore davantage efficaces les déplacements à vélo dans notre Région. Tout comme avec l'instauration des sens uniques limités (SUL), il faudra identifier les bonnes pratiques de mise en œuvre de ces mesures.

Il est prévu, notamment, de reprendre le sujet dans le volet du vade-mecum vélo consacré aux carrefours à feux, qui est actuellement en cours de rédaction à l'IBSR. Ces vade-mecum constituent l'outil principal de référence pour les gestionnaires de voiries dans notre Région.

Concernant le franchissement des feux, un problème de lisibilité se pose dans la situation actuelle, puisqu'on a omis d'effectuer une adaptation à l'article 6.3 du Code de la route. Selon notre interprétation, étant donné que la loi est hiérarchiquement supérieure à l'arrêté du Code de la route, il n'y a toutefois pas de problème au niveau juridique et nous n'attendrons pas la régularisation de l'arrêté pour mettre en œuvre les mesures.

Je pense qu'il faut tester un certain nombre de situations avant de généraliser le dispositif, non pas que je sois convaincu que cette généralisation sera problématique. J'en veux pour preuve les expériences aux Pays-Bas et aux États-Unis. Comme pour les SUL, nous avons installé des phases de tests pour montrer à tout le monde qu'il n'y a pas de problème. Cela a permis de convaincre beaucoup de communes de procéder rapidement à ces installations. Il faut faire de même ici pour avancer.

Ainsi, la Cellule vélo procède à l'examen d'une série de carrefours tests, garantissant la prise en considération de différentes situations comme un tourne-à-droite sur une piste cyclable, dans un

*Bespreking*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).**- *Ik verheug mij over deze wijziging van de Wegcode en zal de mogelijkheden hiervan in Brussel ten volle benutten. Net als bij het beperkte eenrichtingsverkeer, moeten we daarvoor eerst onderzoeken wat de goede praktijken zijn.*

*Het BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid) werkt momenteel aan een vademeicum voor de fietsers en zal daarin aandacht besteden aan deze vernieuwingen. Dit vademeicum wordt de voornaamste referentie voor de Brusselse wegbeheerders.*

*Momenteel is er een probleem met de verkeersborden die het rechtsafslaan toelaten, omdat artikel 6.3 van de Wegcode eerst aangepast moet worden. Wij zullen hier echter niet op wachten: er is volgens onze interpretatie geen juridisch probleem, omdat de wet hiërarchisch boven het besluit van de Wegcode staat.*

*Voor we het rechtsafslaan veralgemenen, moeten we het eerst in een aantal situaties uittesten. Uit ervaringen in Nederland en de Verenigde Staten blijkt dat een veralgemening normaal gezien geen probleem is. Bij de invoering van het beperkte eenrichtingsverkeer hebben we heel wat gemeenten kunnen overtuigen met enkele proefopstellingen.*

*De Fietscel onderzoekt welke kruispunten we kunnen testen en streeft ernaar om zoveel mogelijk verschillende situaties uit te proberen. Uiteraard staat de veiligheid van alle weggebruikers hierbij centraal.*

*Wanneer de evaluatie van de verschillende tests positief blijkt, zal het gewest de maatregel uitbreiden naar alle kruispunten waarvoor dit mogelijk is.*

*Voor de bewustmaking van de fietsers, maar ook van de voetgangers en de automobilisten, onderzoeken we verschillende mogelijkheden: foldertjes, internetfilmpjes, panelen, gerichte contacten met fietsverenigingen, enzovoort.*

contre-sens, ou dans un carrefour en T. Il est entendu que le critère relatif à la sécurité de l'ensemble des usagers est primordial dans cet exercice d'identification des carrefours.

Les carrefours tests pourront être observés dès qu'ils seront équipés, ce qui permettra une évaluation complète des tests. Si ces derniers sont concluants, il est entendu que la Région généralisera la mesure à l'ensemble des carrefours dont la configuration autorise cet équipement. Tout dépendra de la situation concrète du carrefour.

Concernant la sensibilisation des cyclistes, mais aussi des automobilistes et des piétons, différentes pistes de communication sont examinées : des languettes informatives, un mode d'emploi sous la forme d'un film destiné à être diffusé notamment sur internet via les réseaux sociaux, des panneaux annonçant la nouvelle situation qui est testée, des contacts ciblés auprès des cyclistes au travers des fédérations et associations de cyclistes, etc.

En effet, outre les automobilistes, il faut aussi prévenir les cyclistes, parce que ce sont eux qui risquent d'être confrontés aux piétons. Je pense que nous aurons peu de cas où le cycliste ira se jeter devant une voiture, mais beaucoup plus de cas où il rencontrera un piéton en train de traverser. Nous devons donc également insister sur le respect des autres usagers par les cyclistes.

Nous agirons en ce sens, et les mesures d'information prévoiront effectivement un message prioritaire relatif aux questions de sécurité ainsi qu'au comportement adéquat à adopter.

En ce qui concerne les rues cyclables, étant donné que la loi n'a pas encore prévu de panneaux à cet effet, une information officielle à l'attention des gestionnaires de voiries est prématurée selon moi. Je vous demanderai dès lors de faire preuve d'encore un peu de patience.

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

**M. Arnaud Pinxteren.-** Je constate des avancées significatives. Je comprends votre prudence, car elle est légitime. Même si nous sommes convaincus du bien-fondé de la mesure, cela ne sert à rien de brusquer le processus. Avancer progressivement est une bonne méthode.

*We moeten de fietsers ook inlichten over het risico om op een voetganger te botsen. Ook de fietsers moeten de andere weggebruikers respecteren.*

*De informatie zal focussen op veiligheid en een aangepast rijgedrag.*

*Er zijn nog geen officiële verkeersborden voor fietsvriendelijke straten. Daarom is een mededeling aan de wegbeheerders wat voorbarig. We zullen nog wat geduld moeten uitoefenen.*

**De voorzitter.-** De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).-** *U bent voorzichtig in uw uitspraken, maar ik merk toch een zekere vooruitgang op. Het dient tot niets de zaken te forceren. Progressief vooruitgaan is een goede methode.*

*Dat geldt trouwens voor alle mobiliteitskwesties:*

Je pense, et c'est la règle pour toutes les questions de mobilité, que tant qu'il y a du respect entre les usagers, il n'y a pas de conflit. Le noeud du problème est là.

J'attire votre attention, concernant la phase de généralisation du tourne-à-droite, sur le fait qu'il sera indispensable de sensibiliser et convaincre les communes afin qu'une attention particulière soit apportée à cette question au niveau local.

En tant que piéton, cycliste ou automobiliste, il n'est pas facile de savoir si l'on est sur une voirie régionale ou communale. Les habitudes se prennent vite, si les cyclistes prennent l'habitude de passer le feu de signalisation pour tourner à droite, cela doit se faire sur toutes les voiries sans distinction. Il faudra donc, rapidement, mettre en place une campagne de sensibilisation des autorités communales, peut-être via les nouveaux collèges.

- *L'incident est clos.*

## QUESTION ORALE

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pinxteren.

### QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "l'octroi d'un subside régional aux communes pour l'évaluation et le développement de leur politique cyclable".

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

**M. Arnaud Pinxteren.-** La presse a annoncé l'octroi d'un subside régional de 70.000 euros aux

*als alle gebruikers respect tonen voor elkaar, zijn er geen problemen.*

*Het is erg belangrijk de gemeenten ervan bewust te maken dat ze extra aandacht moeten besteden aan het rechtsafslaan voor fietsers.*

*Als voetganger, fietser of automobilist weet je vaak niet of je op een gewestelijke of gemeentelijke weg bevindt. Als fietsers het gewoon zijn om bij een rood verkeerslicht rechts af te slaan, dan moet dat op elk kruispunt kunnen, zonder uitzondering. Dat vraagt om een bewustmakingscampagne ten aanzien van de gemeenten.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG

**De voorzitter.-** Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Pinxteren.

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

AAN DE HEER BRUNO DE LILLE,  
STAATSSECRETARIS VAN HET  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK GE-  
WEST, BELAST MET MOBILITEIT,  
OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN  
EN ADMINISTRATIEVE VEREEN-  
VOUDIGING,

betreffende "de toekenning van een gewestelijke subsidie aan de gemeenten voor de evaluatie en de uitbouw van hun fietsbeleid".

**De voorzitter.-** De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).-** De pers heeft de toekenning van een gewestelijke

communes pour une évaluation de leur situation en matière de politique cyclable et l'élaboration d'un plan vélo communal. Cette initiative est certainement louable, ne fût-ce que pour sensibiliser les autorités communales à la nécessité de ménager une meilleure place aux cyclistes dans l'espace public.

Cependant, s'il s'agit de soutenir des études dans les dix-neuf communes, le montant annoncé de 70.000 euros est modeste. Il représenterait en effet une moyenne de 3.684 euros par commune.

Dès lors, pourriez-vous nous expliquer si le montant annoncé représente le budget global du subside, ou plutôt le montant auquel chaque commune pourra prétendre ? Le cas échéant, selon quelle clé sera évalué le montant du subside attribué à chaque commune ?

Quelles études seront couvertes concrètement par ce subside ? Quels sont les délais et les conditions fixés aux communes pour se porter candidates à ce subside ? Enfin, quel organisme assurera le pilotage de l'utilisation de ces subsides et éventuellement l'accompagnement de ces études ?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** La mise en œuvre de la politique cyclable passe aussi par les communes. Il revient à la Région de soutenir les communes dans les démarches qu'elles entreprennent à cet égard. C'est dans ce cadre que la Région invite les communes à évaluer leur politique cyclable et à établir un plan communal vélos.

Cela se fera par le biais d'un avenant à la convention-cadre de mobilité. Pour pouvoir bénéficier du soutien de la Région, il faut que la commune ait signé la convention-cadre, ce qui est le cas de dix-sept communes (Saint-Josse-ten-Noode et Woluwe-Saint-Pierre n'ont pas, à ce jour, entrepris cette démarche).

Un courrier a été adressé à toutes les communes pour les inviter à participer à la démarche. À ce jour, plusieurs communes ont déjà manifesté leur intention de s'engager dans cette voie en 2012. La Région a retenu un budget de 75.000 euros, qui couvre le soutien à cinq communes en 2012. Si un nombre plus important de communes se montre

*subsidie aangekondigd van 70.000 euro aan de gemeenten voor de evaluatie van hun fietsbeleid en de uitwerking van een gemeentelijk fietsplan. Dit is een prijzenswaardig initiatief, al was het maar om de gemeentebesturen bewust te maken van de noodzaak van een betere plaats voor fietsers in de openbare ruimte.*

*Voor de ondersteuning van studies in de negentien gemeenten is het aangekondigde bedrag van 70.000 euro echter bescheiden. Dit komt neer op een gemiddelde van 3.684 euro per gemeente.*

*Kunt u toelichten of het genoemde bedrag het totale budget van de subsidie weergeeft of het bedrag waarop elke gemeente aanspraak kan maken? Welke verdeelsleutel zal er gebruikt worden om het subsidiebedrag te evalueren dat aan elke gemeente werd toegekend?*

*Welke studies zal deze subsidie in de praktijk dekken? Welke termijnen en voorwaarden zijn van toepassing op de gemeenten die zich kandidaat willen stellen voor deze subsidie? Tot slot, welke instelling zal het gebruik van deze subsidies en de eventuele begeleiding van deze studies beheren?*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).-** De gemeenten spelen een belangrijke rol in het fietsbeleid en het gewest moet hen daarbij steunen. Daarvoor moeten ze hun fietsbeleid evalueren en een gemeentelijk fietsplan opstellen.

*Dat kan via een aanhangsel bij de kaderovereenkomst mobiliteit. Om steun te kunnen krijgen van het gewest, moet de gemeente de kaderovereenkomst getekend hebben. Alleen de gemeenten Sint-Joost en Sint-Pieters-Woluwe hebben dat nog niet gedaan.*

*Wij hebben alle gemeenten uitgenodigd om deel te nemen en verschillende zijn daartoe bereid. Voor 2012 heeft het gewest een budget van 75.000 euro uitgetrokken, waarmee het vijf gemeenten ondersteunt. Als zich meer gemeenten aansluiten, kan dat budget eventueel verhoogd worden. Ook in 2013 blijven we het uitwerken van fietsplannen steunen.*

*De vijf gemeenten krijgen elk 15.000 euro. Eerst moeten zij hun beleid evalueren en op basis*

intéressé, il n'est pas exclu que le budget soit revu à la hausse. Par ailleurs, la démarche de soutien à l'élaboration d'un plan vélo sera poursuivie en 2013.

Les cinq communes seront retenues dans l'ordre chronologique d'arrivée des demandes officielles. Elles reçoivent chacune 15.000 euros. Au niveau opérationnel, la méthodologie prévoit d'abord la réalisation d'un audit de la politique pratiquée, puis la confection, à partir des résultats, d'un plan communal vélo.

L'audit se fait sur le modèle de l'audit européen BYPAD (Bicycle Policy Audit), qui passe en revue toutes les actions déployées par la commune sur la base d'un questionnaire qui doit être rempli par les élus politiques locaux, l'administration communale et les sections locales du Gracq et du Fietsersbond. Les réponses sont confrontées et synthétisées pour arriver à un consensus. À partir de la synthèse et avec l'aide du bureau d'études qui se base sur la banque européenne de bonnes pratiques cyclables, un plan communal est rédigé et approuvé par le conseil communal.

Le plan doit être approuvé par mon administration, afin notamment de garantir la cohérence avec les objectifs régionaux de mobilité repris dans Iris 2 ou le Plan vélo. C'est l'administration régionale qui désignera le bureau d'études qui accompagnera la démarche.

Ce bureau travaillera en association momentanée avec Pro Velo. Le bureau doit avoir des auditeurs agréés pour la réalisation d'un BYPAD. Si la commune le demande, elle pourra faire appel à des spécialistes de mon administration.

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

**M. Arnaud Pinxteren.-** J'ai encore une question complémentaire concernant les plans communaux de mobilité que vous évoquez et qui devront être validés par la Région. Cette procédure est-elle neuve, systématique, ou s'inscrit-elle uniquement dans le cadre d'un soutien ?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** Il s'agit ici du mode de participation de la Région aux plans communaux de mobilité. Ceci dit, la décision

daarvan een fietsplan opstellen.

*De evaluatie volgt het model van de Europese audit BYPAD (Bicycle Policy Audit). Deze audit maakt gebruik van een vragenlijst, die ingevuld moet worden door de verkozenen, de gemeentelijke administratie en de lokale afdelingen van de Gracq en de Fietsersbond. De antwoorden worden dan verwerkt tot een consensusdocument, dat als basis dient voor het gemeentelijk fietsplan.*

*De gewestadministratie moet dat plan goedkeuren. Het moet immers aansluiten bij het Iris 2-plan en het Fietsplan. De gewestadministratie stelt ook het adviesbureau aan dat de uitwerking van de gemeentelijke fietsplannen zal begeleiden.*

*Dit bureau werkt in een tijdelijke vereniging samen met Pro Velo en moet over erkende BYPAD-auditoren beschikken. De gemeente kan ook een beroep doen op specialisten van de gewestadministratie.*

**De voorzitter.-** De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).-** *Het gewest moet de gemeentelijke mobiliteitsplannen goedkeuren. Is dit een nieuwe procedure of is die goedkeuring alleen nodig voor het verkrijgen van steun?*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).-** *Het is voor het gewest een manier om aan de gemeentelijke mobiliteitsplannen deel te nemen,*

définitive revient au conseil communal, avec la possibilité de suivre d'autres pistes.

Nous avons intensifié le travail entre la Région et les communes par l'élaboration du plan communal de mobilité, parce que la Région leur octroie des subsides. Ceci se fait dans le cadre de l'avenant.

- *L'incident est clos.*

---

*maar de gemeente heeft het laatste woord.*

*Door het gemeentelijk mobiliteitsplan werken de gemeenten en het gewest beter samen, omdat het gewest subsidies verleent. Dat kan dankzij een aanhangsel aan de kaderovereenkomst.*

- *Het incident is gesloten.*

---